

ANTONIO VILLEGAS VILLALOBOS



EXÁMENES  
PROFESIONALES

ALGUNOS PROBLEMAS DE LA NAVEGACION  
AEREA FRENTE AL DERECHO PENAL

MEXICO, D. F.

1972



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

## INTRODUCCION

El presente estudio se ocupa de algunos problemas de Derecho penal con motivo de la navegación aérea; por ello hemos dedicado el primer capítulo de este trabajo a la exposición histórica de la navegación aérea y de su regulación jurídica, para resaltar la enorme importancia que ha tenido para el desarrollo de la civilización.

En vista de que en la Doctrina se habla de un Derecho penal internacional y de un Derecho internacional penal, los que además de prestarse a confusión parecen ocuparse de estudiar y resolver los problemas penales que pueden presentarse con la navegación aérea, dedicamos el Capítulo II al estudio de ambos, para derivar sus implicaciones directas con el tema de esta tesis.

Ya en el capítulo III examinamos en forma más concreta los delitos que afectan a la comunicación por medio de aeronaves, y los problemas que se plantean, referentes a la validez espacial de la norma penal.

En él también sugerimos algunos de los conflictos de esta clase que nos parecen más comunes y esbozamos su solución en lo que respecta al ámbito interno de México.

Una de las cuestiones más inquietantes y de mayor actualidad que se presentan en Derecho penal con mo-

tivo de la navegación aérea es la mal llamada "piratería aérea", a la cual dedicamos los últimos dos capítulos de esta tesis. En el IV nos referimos al concepto tradicional de la piratería, para establecer una clara diferencia entre la piratería aérea y el desvío de aeronaves. - En el V y último apartado hablamos en forma extensiva de dicho ilícito, para lo cual precisamos sus antecedentes, después analizamos los convenios internacionales más importantes que se han concertado al respecto, para finalizar refiriéndonos en exclusiva al régimen interno de México, a la luz de aquéllos.

I N D I C E

	Págs.
INTRODUCCION . . . . .	I
INDICE . . . . .	III
 CAPITULO I IMPORTANCIA DE LA NAVEGACION AEREA	
1. El transporte como necesidad de primer orden . . . . .	1
2. Breve reseña de la evolución histórica de la aviación. . . . .	3
3. Primeros intentos legislativos en la materia a nivel <u>in</u> tenacional . . . . .	8
4. Estado actual de la aviación y perspectivas para el futuro . . . . .	20
Notas al Capítulo I . . . . .	24

CAPITULO II  
PROYECCION INTERNACIONAL DEL DERECHO PENAL

	Págs.
1. El llamado Derecho penal internacional:	
A. Denominación . . . . .	27
B. Contenido . . . . .	29
C. Sus principios. . . . .	30
D. Legislación mexicana. . . . .	32
E. La extradición. . . . .	34
F. Aplicación en territorio nacional de una ley extranjera. . . . .	42
2. El Derecho internacional penal:	
A. Concepto . . . . .	43
B. Sus exponentes; crítica. . . . .	44
C. Conclusión . . . . .	51
Notas al Capítulo II. . . . .	53

CAPITULO III  
EL DERECHO PENAL EN LA NAVEGACION AEREA

1. Presentación del tema. . . . .	56
2. Delitos cometidos en el medio aeronáutico:	
A. Delitos del Derecho común. . . . .	57
B. Delitos propios de los me- dios de transporte. . . . .	58
C. Delitos que solo se dan en el medio aéreo . . . . .	61
3. De la jurisdicción: . . . . .	66
A. Concepto de territorio. . . . .	67
B. Legislación mexicana. . . . .	70
C. Hipótesis de solución . . . . .	74
Notas al Capítulo III. . . . .	86

CAPITULO IV  
LA PIRATERIA

Págs.

1. Concepto y antecedentes históricos. . . . .	88
2. Medidas legislativas adoptadas contra la piratería. . . . .	93
3. El curso . . . . .	100
4. La llamada piratería aérea y el desvío de aeronaves. . . . .	103
Notas al Capítulo IV . . . . .	108

CAPITULO V  
EL DELITO DE DESVIO DE AERONAVES

1. Antecedentes . . . . .	111
2. El Convenio de Tokio de 1963 . . . . .	114
3. El Convenio de La Haya de 1970 . . . . .	115
4. El Código Penal mexicano . . . . .	121
Notas al Capítulo V. . . . .	125

CONCLUSIONES . . . . .	126
------------------------	-----

APENDICE: Convenio de La Haya de 1970 . . . . .	132
---	-----

BIBLIOGRAFIA . . . . .	142
------------------------	-----

## CAPITULO I

### IMPORTANCIA DE LA NAVEGACION AEREA

SUMARIO: 1. El transporte como necesidad de primer orden. 2. Breve reseña de la evolución histórica de la aviación. 3. Primeros intentos legislativos en la materia a nivel internacional. 4. Estado actual de la aviación y perspectivas para el futuro.

1. El hombre, desde los inicios de su historia, ha tenido y tendrá siempre, la necesidad ineludible del transporte para la realización de sus múltiples y muy diversos fines. Ciertamente, el hombre jamás ha podido prescindir del transporte, cualquiera que haya sido la actividad que realice.

En los primeros tiempos utilizaba a bestias de carga o incluso a esclavos que igualaba a aquéllas, para trasladarse de un lugar a otro o para llevar sus mercancías a donde realizaba el trueque. Poco a poco los medios de transporte se fueron multiplicando así como los fines que servían. En la guerra (fenómeno tan frecuente en la historia de la humanidad, y no por eso menos aborrecible), es innegable el primerísimo papel que siempre ha desempeñado el transporte.

La importancia del transporte no se debe sólo a fines puramente materiales, debemos también considerar



el invaluable auxilio prestado para la difusión de las ideas que han revolucionado al mundo en todos los órdenes, antes que otros medios de difusión fueren descubiertos (radio, televisión), y aún ahora, en coordinación con esos otros medios sigue siendo el transporte un auxiliar muy valioso para el conocimiento de las diversas culturas y sus manifestaciones artísticas.

Asimismo, el transporte siempre ha sido empleado para entablar relaciones entre los distintos pueblos de nuestro planeta y cultivar las mismas.

Para satisfacer la necesidad de ir de un lugar a otro y de conducir objetos, el hombre ha echado mano de diversos medios: "En un principio, dice Cooper, el hombre iba a pie con una carga al hombro, luego apareció el carro y el bote, separándose entonces por primera vez el vehículo de transporte de su fuerza motriz. Se construyeron caminos, y el transporte se hizo más directo; las galeras estaban confiadas al esfuerzo humano sobre los remos. Los veleros fueron cada vez más eficientes y el transporte transoceánico, cuando fue tal, representó un factor importante en el comercio mundial, y de ahí el vapor y los motores eléctricos y de combustión interna, con lo cual llegamos al transporte entre los pueblos como lo hemos conocido." <sup>(1)</sup>

De entre los medios modernos de transporte destaca especialmente la aviación, entre otros factores, por representar la realización de uno de los anhelos más caros del hombre: imitar el vuelo de las aves.

La aviación sobresale de entre los diversos medios de comunicación por el impresionante desarrollo que ha tenido desde su cercano nacimiento hasta nuestros días, por el amplio horizonte que contempla para su futuro y porque constituye una piedra angular en el comercio internacional y en la industria turística de todo país.

En el campo de las relaciones internacionales, la aviación reviste especial importancia por ser importante vínculo entre los pueblos de la comunidad internacional y por representar un claro ejemplo de lo que puede lograrse con la cooperación interestatal, y además por contribuir a la paz del mundo.

2. El hombre desde los tiempos más remotos ha observado a las aves y ha envidiado su desplazamiento por el aire. Así vemos como en la mitología de los pueblos de la antigüedad con frecuencia se hace alusión al hombre pájaro que con variantes, es representado en ellas. Un ejemplo muy apropiado lo encontramos en la leyenda de Dédalo e Icaro.

Sin embargo, durante cientos de años el hombre sólo sueña y hace fantasías. Los primeros indicios de un estudio serio al respecto se registran hasta el siglo XV gracias al ingenio del polifacético Leonardo da Vinci (1452-1519).<sup>(2)</sup>

Leonardo da Vinci, en efecto, en su estudio "Sul volo degli uccelli", es el primero en ocuparse de estudiar el vuelo de las aves y de analizar los efectos de la resistencia del aire a la caída de los cuerpos; fue incluso diseñador de los mecanismos que, de acuerdo-

con sus teorías, permitirían al hombre imitar con éxito a las aves, e incluso se le atribuye la invención de la hélice y el paracaídas.

Infortunadamente, el mundo parecía no estar - preparado aún para las ideas de Leonardo, pues no encontraron eco en su tiempo, perdiéndose muchas de sus notas y dibujos.

A partir de fines del siglo XVII y a lo largo de los siglos XVIII y XIX aparecen en diversos países exponentes de nuevas teorías sobre la locomoción aérea, - así como proyectistas de aparatos para lograrla. Innume- rables experimentos se realizaron, algunos coronados con éxitos más o menos grandes (pequeños saltos en el vacío), otros, infaustos, con el resultado de la muerte del in- ventor.

Es hasta el 17 de diciembre de 1903 cuando se lleva a cabo el primer vuelo del hombre en una máquina - más pesada que el aire, por sus propios medios, y sin au- xilio del aire, como resultado de los experimentos de -- los hermanos Wilbur y Orville Wright, norteamericanos. - El recorrido total de este primer vuelo fue de 852 pies- en un tiempo de 59 segundos, sobre la playa Kitty Hawk, - en Carolina del Norte, E.U.A. (3)

Con los conocimientos y experiencias acumula - dos hasta esa fecha, los hermanos Wright hacen que la - aviación deje de ser una fantasía y la transforman en - una realidad.

Debido a que el margen de seguridad que la aviación ofrecía en sus inicios no era todo lo deseable como para representar un medio de transporte efectivo, comenzó por ser uno de los deportes favoritos de principios del siglo.

Durante la guerra de 1914 a 1918, se usó por primera vez la aviación como un arma poderosa, tanto, que fue adoptada en breve tiempo por la casi totalidad de las naciones involucradas en el conflicto. Esta circunstancia permitió que el hombre, motivado por una imperante necesidad bélica, perfeccionara la máquina voladora, valiéndose de la experiencia adquirida por tan infatigable motivo.

Al término de dicha guerra, la aviación se inició por los senderos del transporte civil y pronto se establecieron las primeras empresas comerciales para su explotación en todo el mundo.

Llamaba entonces poderosamente la atención, ya no tanto por ser un sueño convertido en realidad, sino por las enormes posibilidades que ofrecía al comercio nacional e internacional, al correo y al turismo, entre otros servicios, y porque la rapidez en que se traducía contribuyó a un acercamiento entre los países servidos.

Inicialmente la aviación contó con fuertes subvenciones estatales que permitieron un rápido desarrollo de las primeras rutas, en las que generalmente se combinaba al avión con otros medios de transporte, tanto terrestres como marítimos, debido al corto radio de acción de las aeronaves.

Algunos escépticos tachaban al transporte aéreo de peligroso y antieconómico y, sin embargo, las compañías de seguros asignaban a las mercancías transportadas por aire, primas inferiores a la mitad de las señaladas para el transporte terrestre o marítimo. (4)

Por lo que toca al período transcurrido desde el fin de la primera guerra mundial hasta los inicios de la segunda gran guerra, dice Cooper que: "No quedó continente ni país importante en el mundo que en esos desconcertantes veinte años de 1919 a 1939, no tuviera una conexión aérea. Las rutas para el futuro comercio mundial estaban ya abiertas y en plena actividad. Por cierto -- no eran numerosos los aviones en vuelo ni satisfacía la infraestructura, pero ello no obstante, el camino para el comercio aéreo internacional del porvenir había sido abierto y esto, pese a las dificultades y demoras consiguientes al derecho de cada nación de cerrar el camino -- a los aviones de los otros países deseosos de abrir nuevas rutas. A no ser por esta traba, el volumen del comercio en movimiento hubiera sido mucho mayor y estas -- grandes rutas comerciales habrían sido señaladas mucho -- antes; con todo no fue posible ignorar la dinámica del poder aéreo. Todos los países volaban a todas partes -- desde 1939 y el comercio aéreo era ya una nueva conquista mundial." (5)

Durante la segunda guerra mundial, la aviación comercial sufrió un estancamiento y, sin embargo, afirma Cooper: "...aceleró el progreso en los conocimientos y la expansión aeronáutica, con un ritmo mucho más extraordinario que la Primera Guerra Mundial. La desaparición del vuelo de los particulares, juntamente con la gran ma

yoría de las actividades aerocomerciales internacionales, no significó un retraso en el crecimiento del transporte aéreo. Más bien lo contrario, el transporte aéreo pronto se impuso como medio normal de los viajes a larga distancia durante la guerra; se empezó con pocos aviones, - luego con centenares y al poco tiempo eran millares los transportes aéreos dedicados al servicio. El transporte aéreo sobre toda la faz de tierra en pocos años adelantó una generación. Tan eficiente esfuerzo, en parte estuvo directamente a cargo de las fuerzas armadas y en parte - de compañías comerciales, en el hemisferio occidental directamente por empresas tan solo sujetas a control de -- prioridades de tiempo de guerra. (6)

Al término de la segunda guerra ya se tenía -- una idea más clara de la importancia del poder aéreo y -- de sus alcances y perspectivas.

El general H.H. Arnold, Comandante en Jefe de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos de Norteamérica, en un informe presentado al Secretario de Guerra con motivo del fin de las hostilidades, definió con base en -- las experiencias vividas durante la conflagración lo que significaba, a su entender, el poder aéreo del siguiente modo: "El poder aéreo de una nación comprende su apti-- tud para hacer llegar carga, pasajeros, proyectiles y -- pertrechos de guerra a través del aire hacia un destino dado y en cumplimiento de una finalidad querida. El poder aéreo no se compone solamente de los elementos bélicos de la aviación, es la totalidad de la actividad aero náutica civil y militar, comercial y privada, potencial- y efectiva." (7)

Después de la guerra, el capitalismo mundial se decidió a intervenir con ingentes participaciones en las industrias de la construcción de aeronaves, de la explotación de rutas comerciales y del seguro aeronáutico. Como consecuencia de lo anterior, el transporte aéreo se constituyó ya en un medio de utilización común y la industria dedicada a su explotación cobró un auge que desbordó cualquier previsión respecto a su desarrollo.

3. Al parejo del desarrollo de la aviación como medio de transporte, fueron creándose también las fuentes del derecho aeronáutico, así como los organismos encargados de su aplicación y de vigilar por su observancia.

Citaremos como primer antecedente de estipulaciones relacionadas con el derecho aéreo en un plano internacional para lo cual seguimos a Gay de Montella,<sup>(8)</sup> al convenio firmado en La Haya en 1899, en el cual los países concurrentes acordaron: "...la prohibición de lanzar proyectiles y explosivos desde lo alto, desde globos o por otros medios análogos nuevos." La vigencia de este pacto estaba prevista por cinco años. Sin embargo, en la segunda conferencia, realizada también en La Haya el 18 de octubre de 1907 la propuesta para un nuevo pacto similar no tuvo el apoyo de las grandes potencias.

Posteriormente se hicieron nuevos intentos para regular jurídicamente el tráfico aéreo y se elaboraron muchos proyectos de convención; sólo algunos cristalizaron en convenios.

En virtud de que la enumeración y comentario de todos y cada uno de dichos convenios nos haría desviarnos de nuestro tema, nos limitaremos en este Capítulo a señalar los más importantes por lo que ve a la aviación en general, y en el Capítulo Quinto haremos mención de los convenios internacionales relacionados directamente con el presente estudio. (9)

a) Convocada por el Consejo de Ministros de Francia, se celebró el 18 de mayo de 1910 en París, una conferencia internacional para reglamentar la navegación aérea en la que estuvieron representados 18 países europeos. Esta conferencia, aun cuando no arrojó ningún resultado práctico, sí dejó clara la polémica surgida entre las naciones respecto al dominio del espacio aéreo. Una tendencia, la francesa, expuesta por Fauchille, eminente jurista, apoyaba la creación de una carta internacional de libre pasaje, es decir, pugnaba porque se aceptara como principio básico la declaración de que el aire no debía estar sujeto a la jurisdicción de ningún país en particular.

Por el contrario, la tendencia sostenida por Inglaterra afirmaba la soberanía exclusiva de todo país sobre el espacio aéreo que cubre su territorio. Posteriormente, sin haber adoptado ninguna resolución en la Conferencia Internacional de Navegación Aérea, Inglaterra promulgó su primera "Ley sobre navegación aérea", en la que afirmaba su posición en el sentido de facultar al Secretario del Interior para reglamentar la entrada de aviones extranjeros en el espacio aéreo de Gran Bretaña, así como prohibir su circulación en determinadas zonas.



b) Fauchille elaboró un proyecto de Código -- Aéreo en el cual cobraban realidad sus ideas respecto de la soberanía del espacio aéreo, mismo que presentó ante la Conferencia del Instituto de Derecho Internacional, -- celebrada en París en 1910, donde no se llegó a discutir. Más tarde, Fauchille insistió en la idea y fue aprobado su proyecto en la sesión del Instituto celebrada en Ma-- drid, en 1911. Sin embargo, por tratarse de un organismo de carácter privado, el Código de Fauchille no llegó a trascender en el ámbito del Derecho Internacional.

c) Resulta de fundamental importancia para la historia del Derecho aeronáutico el Convenio para la reglamentación de la navegación aérea, firmado en París el 13 de octubre de 1919 por plenipotenciarios de 32 estados. Este convenio consagra principios fundamentales para la navegación aérea, esencialmente de Derecho públi-- co, a través de sus 45 artículos. La elaboración del -- Convenio fue encomendada a una Comisión de Aeronáutica -- por el Consejo Supremo de la Conferencia de la Paz, en -- marzo de 1919, para lo cual se aprovechó la reunión de -- las potencias aliadas y asociadas con motivo de la firma de los tratados de paz mundial.

El principio fundamental aceptado en el Convenio es el de que la soberanía de cada Estado comprende -- también el espacio aéreo sobre su territorio y aguas territoriales.

Así, en su artículo 1º se estableció:

"Artículo 1. Las altas partes contratantes reconocen que toda potencia tiene la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico de encima de su territorio. A los fines de la presente Convención se entenderá por territorio de un Estado el territorio nacional - metropolitano y colonial y las aguas territoriales adyacentes a ese territorio".

Para efecto de vigilar la aplicación del convenio se instaló en París una Comisión Internacional de la Navegación Aérea (CINA), la que oficialmente comenzó a funcionar el 11 de junio de 1922. Se elogia a dicha Comisión por la labor realizada en pro de la sistematización del Derecho aeronáutico.

Con el anterior principio, elevado a la categoría de norma de Derecho internacional, se dio punto final a la largamente discutida polémica de la soberanía sobre el espacio aéreo.

d) En virtud de que el artículo 34 del convenio de París establecía un trato discriminatorio para las pequeñas naciones por lo que tocaba a las modificaciones al mismo, España convocó a las naciones latinoamericanas para celebrar un Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea. Los países convocados, en su mayoría, no habían aprobado el Convenio de París de 1919.

Como resultado del Congreso así celebrado, se aprobó un Convenio Ibero Americano de Navegación Aérea en Madrid, el año de 1926. En realidad, tal Convenio respetaba las bases sentadas por el de París de 1919 y -

sólo se limitó a modificar los artículos 5 y 34 de éste. Igual que el de París, el Convenio aprobado en Madrid -- creó una Comisión (ésta Ibero-americana), de Navegación-Aérea. México fue uno de los países que ratificaron el-Convenio de Madrid.

e) El 20 de febrero de 1928 se celebró en La-Habana, Cuba, la VI Conferencia Panamericana convocada a instancias de Estados Unidos de América, de cuyos trabajos resultó un Convenio Panamericano de Navegación Aérea firmado por 21 Estados y ratificado por 12, entre los -- cuales se encontraba México. Este convenio también afirmaba la soberanía exclusiva de todo país sobre su espa--cio aéreo.

En 1935 se firmó en Buenos Aires un nuevo con-venio, complementario del anterior, relativo al tránsito de aeronaves. Más tarde, en 1937 se constituyó en Lima, Perú, una Comisión Americana Permanente de Aeronáutica, -- encargada de unificar y codificar la reglamentación aé--rea, y el fomento de la colaboración entre los Estados -- signatarios del convenio de La Habana de 1928, en el as-pecto técnico de la aeronavegación, entre sus principa--les metas.

f) En plena guerra mundial, y con vista al pootencial que significaba la aviación comercial y al induodable desarrollo que en tiempos de paz alcanzaría, los -- Estados Unidos de Norteamérica convocaron a una conferenocia mundial para tratar la materia, misma que se reunió--con asistencia de las Naciones aliadas y neutrales, en-Chicago, en noviembre de 1944.

En un esfuerzo loable para lograr la unificación de la reglamentación aérea, se impuso como requisito a los países signatarios de la Convención de Chicago, el que denunciaran, según que fueren partes o no, la Convención sobre la Regulación de la Navegación Aérea de París de 1919 o la Convención sobre Aviación Comercial suscrita en La Habana, en 1928.

Respecto del problema planteado sobre el dominio del aire, en la convención se afirmó el principio de la soberanía absoluta y exclusiva de cada Estado sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio. Sin embargo se pretendió dar al mismo una interpretación un poco más flexible de la aplicada en París, en 1919.

Howe afirma que en virtud de los excesos cometidos en el ejercicio de la soberanía absoluta de las naciones sobre su espacio aéreo, "Algunos países prohibieron que las líneas aéreas cruzaran el espacio aéreo sobre su territorio, obligando a que se hicieran desvíos costosos. Otros rehusaron los derechos de aterrizaje -- así como los de tránsito. La necesidad de difíciles y -- continuas negociaciones bilaterales dieron por resultado, especialmente en Europa, el establecimiento de tantos -- servicios nacionales que competían entre sí, que el -- transporte aéreo se convirtió en muy antieconómico, y -- las líneas fueron fuertemente subvencionadas a expensas de los contribuyentes nacionales." (10)

Así fue como se presentaron ante la Convención de Chicago diferentes propuestas, algunas con sólo ligeras variantes, para que se "rectificara en un sentido -- más liberal, el principio dominante en el periodo de an-

teguerra, heredado del Convenio de París de 1919, según el cual el paso de las líneas aéreas internacionales regulares quedaba subordinado a la autorización de cada uno de los Estados sobrevolados." (11)

Las iniciativas más importantes expuestas en dicha ocasión, fueron las siguientes, que expondremos en forma breve:

El proyecto canadiense proponía la creación de un organismo internacional con funciones semejantes a las de la Junta de Aeronáutica Civil de los Estados Unidos de Norteamérica que tendría, entre otras funciones, las de fijar las rutas, frecuencias y tarifas para la explotación de los servicios aéreos internacionales y, asi mismo, sería la encargada de otorgar los permisos para su explotación.

Inglaterra propuso la adopción de un convenio para evitar los problemas surgidos con motivo de una competencia irrazonable y en ocasiones desleal, en el cual se definirían las rutas aéreas internacionales que deberían estar sujetas al control de una reglamentación internacional. También sugería la creación de un organismo interestatal al que se encomendaría fijar las frecuencias y las tarifas de transporte.

Por su lado, Australia y Nueva Zelandia presentaron un proyecto ante la Convención que, de aceptarse, depositaría en una autoridad de transporte aéreo internacional "...la explotación de los servicios aéreos en las rutas troncales internacionales prescritas y que ten

dría en propiedad los aviones y el equipo auxiliar utilizado en estas rutas". Se respetaba el derecho de toda nación a "...dirigir todos los servicios de transporte aéreo bajo su jurisdicción nacional, incluyendo sus territorios adyacentes..." (12)

A su vez, los Estados Unidos de Norteamérica propusieron la firma de un convenio por medio del cual se fijarían definitivamente las rutas internacionales y en el cual las naciones se otorgarían derechos recíprocos para explotarlas. También apoyaba la creación de un organismo internacional avocado al estudio de los principios técnicos de la aeronavegación, tendiente a lograr su unificación mundial. En la misma forma, dicho ente se encargaría de velar por el progreso y la mejor organización de la aviación comercial.

No prosperó ninguna de las iniciativas en su contenido íntegro. La de los Estados Unidos se consideró que dejaba en situación de desigualdad a los Estados que no contaban con una aviación comercial suficiente para competir con aquel coloso que al término de la guerra mundial contaba con la mayor maquinaria aérea del mundo.

La propuesta de Nueva Zelandia y Australia, no por representar un ideal de la forma en que debería administrarse la aviación internacional, dejó de ser menos aplicable a la realidad histórica en que se vivía.

Los proyectos restantes, o sean los de Canadá y la Gran Bretaña fueron motivo de elogios, pero no llegó a aceptarse la parte de su proposición que concede fa

cultades de fijar rutas, frecuencias y tarifas para explotar los servicios aéreos internacionales a una organización internacional.

El convenio de Chicago, adoptado en definitiva, precisó con respecto al espacio aéreo:

"Artículo 1. Los Estados Contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía exclusiva y absoluta sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio".

Por lo que se refiere a las rutas aéreas internacionales, en él se acordó:

"Artículo 6. No se establecerán servicios aéreos internacionales de itinerario fijo en el territorio, o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado, y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización".

Es decir, continuó respetándose el derecho de todo país a ejercer soberanía absoluta sobre el espacio de su territorio y se determinó de manera definitiva que para sobrevolar o aterrizar en un país, es necesaria la previa autorización del mismo.

La Convención de Chicago creó en su capítulo VIII, parte II, un Organismo Internacional de Aviación Civil (OACI), compuesto de una Asamblea, un Consejo ---

"...y los demás cuerpos que estime necesarios", y le señaló como objetivo primordial "...desarrollar los principios y la técnica de la navegación aérea internacional y fomentar la formulación de planes y el desarrollo del transporte aéreo internacional a fin de: ...i) en general, fomentar el desarrollo de la aeronáutica civil en todos sus aspectos". (13)

La OACI comenzó a funcionar en Montreal, Canadá, en 1947, y con su nacimiento cesaron los trabajos de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional (O.P.A.C.I.), creada por una Convención Provisional de Aviación Civil, firmada en Chicago también en 1944. - Actualmente funciona como organismo especializado de las Naciones Unidas.

México fue uno de los países signatarios del Convenio de Chicago y, previa ratificación del mismo, se elevó a la calidad de Ley suprema de la Unión, según publicación hecha en el Diario Oficial el día 12 de septiembre de 1946.

El Convenio de Chicago es en la actualidad la fuente principal del Derecho aeronáutico público, y sólo ha sufrido ligeras modificaciones de fondo.

En forma paralela al desenvolvimiento de las fuentes del Derecho aeronáutico público, se han realizado diferentes congresos y se han elaborado convenios en el campo del Derecho privado aéreo:



a) El 27 de octubre de 1925 se reunió en París la "Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo", con asistencia de 43 estados, entre los cuales se contaba México. El resultado de esta conferencia fue un proyecto de convención relativa a la responsabilidad del transportista internacional aéreo.

Asimismo se propuso la creación de un Comité de Expertos al que se encomendaría la elaboración de un proyecto de Código Internacional de Derecho Privado Aéreo.

El Comité constituido a iniciativa de la Conferencia de París, al que se denominó Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (C.I.T.E.J.A.), con residencia en París, realizó estudios que dieron como frutos los trabajos de la Conferencia de Varsovia, dos Convenciones celebradas en Roma y la de Bruselas de 1938.

b) Convención de Varsovia de 1929. Con ocasión de la segunda conferencia internacional de Derecho privado aéreo, reunida en Varsovia, Polonia, se aprobó el 12 de octubre de 1929 la "Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional", conocida ampliamente como "Convenio de Varsovia". México se adhirió a ella el 14 de febrero de 1933, por no ser signatario original.

Esta convención constituye innegablemente la fuente más importante del Derecho Internacional Privado Aéreo y es, después de la Convención de Chicago de 1944, la más ratificada en la materia.

Sólo una modificación importante ha sufrido, y es el Protocolo de La Haya, de 20 de septiembre de 1955, que sigue las directrices del mismo y entró en vigor el 1º de agosto de 1963.

El "Convenio de Varsovia modificado en La Haya en 1955" (como también se le conoce) define el transporte aéreo internacional de la siguiente manera:

"...Todo transporte en el que, de acuerdo con lo estipulado por las Partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o transbordo, están situados, bien en el territorio de dos Altas Partes contratantes, bien en el territorio de una sola Alta Parte contratante si se ha previsto una escala en el territorio de cualquier otro Estado, aunque éste no sea una Alta Parte Contratante". (14)

Otras convenciones de Derecho internacional -- privado aéreo son: la de Roma, de 1933, que trató de la limitación de responsabilidad y del embargo preventivo de aeronaves, modificada en 1955 (México fue país signatario, mas no envió su ratificación por incompatibilidad entre las disposiciones de la convención relativas a nacionalidad de las empresas aéreas, y nuestra legislación interna); la Convención de Bruselas sobre asistencia y salvamento (de la que México es parte).

Con lo anterior concluimos una relación somera de las fuentes convencionales del Derecho Aeronáutico Internacional.

4. Nada mejor para ilustrar la importancia y el grado de desarrollo que en la actualidad ha alcanzado la aviación que los datos estadísticos proporcionados en esta sección, tomados del reporte anual de Aviación Civil correspondiente al año de 1969, rendido por la Organización de la Aviación Civil Internacional. (15)

Dichos datos consideran únicamente el tráfico aéreo (tanto local o doméstico, como internacional) de las aerolíneas de países miembros de la OACI (excluidas Rusia y China comunista).

En la década comprendida de 1960 a 1969, el ritmo anual promedio de crecimiento del tráfico aéreo fue de 16% en rutas internacionales y 14% en rutas locales o domésticas.

En este periodo, el mayor índice de expansión correspondió al tráfico de carga aérea, con un promedio anual de crecimiento de 19%, comparado con un 17% del índice de toneladas por kilómetro de correo aéreo, y un 14% que correspondió al índice de pasajeros-kilómetro transportados por la vía aérea. Esta gran expansión se hizo más notoria en el plano internacional que en el doméstico.

En 1969 el tráfico aéreo internacional total (incluida carga aérea, correo aéreo y transporte de pasajeros) significó el 44.6% del total del tráfico mundial, lo que equivale a un porcentaje nunca antes logrado desde el nacimiento de la aviación civil.

Englobando en un solo total tanto el tráfico internacional como al local, así como al tráfico de pasajeros, carga y correo, el número de toneladas-kilómetro transportadas en el año de 1969 por la aviación comercial mundial fue de 43,250 millones, contra 37,740 millones registradas en 1968. El país que por su participación de este total ocupó el primer lugar absoluto fue Estados Unidos de Norteamérica con 24,683 millones de toneladas-kilómetros transportados en 1969, y 22,264 millones en 1968.

A México le correspondió un 16° lugar de entre 117 países considerados.

Al 31 de diciembre de 1968 se hallaban registradas en los países miembros de la OACI un total de 158,000 aeronaves, comprendiéndose en este número tanto las utilizadas en servicio comercial como las de servicio privado, de todos tipos.

En la aviación comercial, la utilización de aviones tipo turbo-jet ascendió en 1969 a un 90% del total, en comparación con menos del 1% total en 1958, año en que comenzó a explotarse este tipo de aviones en el transporte comercial.

Ahora bien, los accidentes registrados en la aviación comercial de itinerario, tráfico internacional y local, en el periodo 1962-1969, dieron un total de 239 con resultado de 6624 pasajeros muertos. Este índice que aproximadamente es de 0.61 muertes por 100 millones de pasajeros millas resulta harto elocuente si lo con-

trastamos con el obtenido del análisis del periodo 1925-1929, que fue de 45 muertes de pasajeros por los mismos-100 millones de pasajeros-millas.

Es de esperarse que en los años venideros continúe en aumento el porcentaje de crecimiento de la industria dedicada al transporte aéreo, conforme se van desarrollando los programas de expansión de las líneas aéreas y se van creando y explotando nuevas rutas. Asimismo, se hace cada vez más accesible a las grandes masas este medio de transporte mediante el abaratamiento de las tarifas aéreas, lo cual es un hecho factible por la utilización de las modernas aeronaves que permiten el transporte de hasta 345 pasajeros (como es el caso del Boeing 747, con alcance de 6,000 millas, y el Boeing-DC-10, con igual capacidad y alcance), y con un costo de mantenimiento y operación sólo ligeramente mayor al de los aviones que tienen la mitad de capacidad. Además, puesto que el tiempo de vuelo es más corto, al ser mayor la velocidad que alcanzan los nuevos modelos, el costo de combustible, de horas-hombre y en general el costo de operación necesariamente va disminuyendo en proporción.

Un factor más que nos obliga a pensar en un auge siempre creciente de la industria aérea es el hábito que adquiere el pasajero que ha utilizado la transportación aérea, pues le resulta difícil readaptarse a otros, sobre todo en los viajes a largas distancias. Igualmente, el transporte aéreo hace suyo el desarrollo del comercio internacional por las grandes conveniencias que ofrece en sus servicios de carga.

Por otra parte, si tomamos en cuenta que sólo a comienzos de este siglo puede considerarse a la aviación como realidad, y que en menos de 70 años ha alcanzado la perfección en la técnica y organización que ahora contemplamos, al grado que la aplicación de sus principios ha servido para enviar al hombre a la Luna, resulta difícilmente predecible determinar sus alcances para el futuro, una vez que cuenta en la actualidad con conocimientos y equipo material y humano imposible de equiparar proporcionalmente a aquel con que se contaba cuando la aviación daba sus primeros pasos en este mundo.

NOTAS AL CAPITULO I

1. COOPER, John C., El derecho de volar, Ed.- De Palma, Buenos Aires, 1950, p. 5.

2. Ver voz: "Aviación", en Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana, t. VI. Ed. Espasa - Calpe, Madrid, Barcelona, s/f., pp. 1253 y sigs.

3. Ibid., p. 1261.

4. Ver voz: "Transporte", en Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana, t. LXIII, Madrid, Barcelona, 1928, p. 1157.

5. COOPER, John C., op. cit., pág. 128.

6. Ibid., p. 129.

7. Third report of the Commanding General of the Army Air Forces to the Secretary of War, Superintendent of Documents, Washington, 1945, p. 61.

8. GAY MONTELLA, Rafael, Principios de Derecho Aeronáutico, Ed. De Palma, Buenos Aires, 1950 pp. 27 y sigs.

9. Para hacer la relación de los convenios - que se citan, se consultaron las siguientes obras: GAY DE MONTELLA, Rafael, op. cit.; la Voz "Aviación", en Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana, t.VI, Ed. Espasa-Calpe, Madrid, Barcelona, s/f.; AGUILAR GUTIERREZ, Antonio, "Responsabilidad y Seguro en el Derecho Aéreo Mexicano e Internacional", en Comunicaciones Mexicanas al VI Congreso Internacional de Derecho Comparado (Hamburgo, 1962), Instituto de Derecho Comparado, - UNAM, México, 1962; CUELLO CALON, Eugenio, La navegación aérea desde el punto de vista del Derecho Penal, Ed. Estudio, Barcelona, 1915.

10. Discurso de C. D. HOWE, Ministro de Municiones y Abastecimiento del Canadá ante el Parlamento canadiense, en la presentación que hizo del proyecto canadiense de una Convención Internacional Aérea, en Canada and International Civil Aviation, publicado por la Junta de Informaciones de Tiempo de Guerra, Otawa, 1945, p. 4.

11. GAY DE MONTELLA, Rafael, op. cit. p. 40.

12. Conferencia de Aviación Civil Internacional, Chicago, 1944, Comité I, Resolución que será activa da por el honorable D. G. Sullivan, Presidente, Delegación de Nueva Zelandia, Doc. 49, I/6.

13. Conferencia de Aviación Civil Internacional, Chicago, 1944, artículo 44; Acta final y documentos, Washington, US Government Printing Office, 1945.



14. MAPELLI, Enrique, El Contrato de Transporte Aéreo Internacional (Comentarios al Convenio de Varsovia) Ed. Tecnos, Madrid, 1968.

15. Cfr. Civil Aviation in 1969, en ICAO Bulletin, Vol. 25, Nº 25, órgano de información publicado por la Organización de Aviación Civil Internacional, -- Montreal, 1970.

## CAPITULO II

### PROYECCION INTERNACIONAL DEL DERECHO PENAL

SUMARIO: 1. El llamado Derecho penal internacional: A. Denominación. B. Contenido. C.-- Sus principios. D. Legislación mexicana. -- E. La extradición. F. Aplicación en territorio nacional de una ley extranjera. 2. El Derecho internacional penal: A. Concepto. B.-- Sus exponentes; crítica. C. Conclusión.

1. Consideramos de fundamental importancia para los fines de nuestro estudio dedicar unas líneas a la ciencia que en doctrina recibe el nombre de "Derecho penal internacional".

A. Mucho se ha criticado la denominación apuntada, que se atribuye a Bentham; así, Luis Jiménez de Asúa, señala: "...creemos impropio... llamar Derecho penal internacional al estudio de las cuestiones suscitadas por los conflictos entre leyes nacionales de distintos Estados y por las relativas posibilidades de extraterritorialidad de alguno de sus preceptos". (1)

En el mismo sentido se pronuncia Vespasiano V. Pella, quien nos dice al respecto: "Su objeto (del Derecho penal internacional) es indicar la ley penal aplicable, determinar los efectos extraterritoriales de las --

leyes represivas de los diferentes Estados, y fijar, como se ha dicho, las reglas de la colaboración de las autoridades de diferentes países a los efectos del ejercicio de la represión... El Derecho penal internacional, - en su concepción clásica, no es, pues, mas que una simple ramificación o, mejor dicho, un capítulo del Derecho penal existente en cada estado. He aquí por que nosotros creemos que la denominación misma... que hoy se da a esta disciplina jurídica, es completamente defectuosa". (2)

Entre otros opositores al nombre que se da a esta disciplina, se encuentran Binding, Garraud, Battaglioni, Anzilotti y Ferri.

Fundamentalmente se controvierte el título "Derecho Penal internacional" por la grave discordancia de éste con su contenido. Es decir, se piensa que un título semejante sería más afortunado para definir la ciencia que determinara los delitos, estableciera las penas y las medidas de seguridad en materia de responsabilidad penal internacional, tanto de los Estados como de los individuos.

Como veremos en el siguiente punto de este capítulo, la disciplina cuya definición hemos dado en las líneas anteriores, corresponde a lo que otros autores estudian bajo el rubro de "Derecho internacional penal", porque aun cuando parece un simple juego de palabras, cada una de estas disciplinas encierra conceptos diferentes, de los cuales nos ocuparemos más adelante.

En resumen, podemos decir que se critica el nombre de Derecho penal internacional por el adjetivo "internacional" que se le otorga, cuando se trata de un problema estrictamente de derecho interno, pues es en el Derecho de cada Estado, donde se incluyen las normas aplicables a los conflictos que surgen por la comisión de acciones punibles que poseen elementos supranacionales, es decir extranjeros.

B. Debemos señalar que al iniciar este punto, nos propusimos estudiar el conjunto de reglas que ofrecen una solución a aquellos casos en que los efectos de la acción punible rebasan el límite territorial de los Estados, y si a este conjunto de normas se le conoce convencionalmente con el nombre de "Derecho penal internacional", y a pesar de la señalada incongruencia de título y contenido, lo utilizaremos para evitar las confusiones que pudieren surgir en caso de adoptar otra nomenclatura, quizá más técnica, pero menos práctica.

Por otra parte, si bien las reglas del Derecho penal internacional están materialmente contenidas en los códigos de los Estados y, por tanto, su elaboración resulta de un acto unilateral de cada Estado, su eficacia se vería seriamente obstaculizada de no celebrarse convenios internacionales, ya sean bilaterales o multilaterales, entre los Estados que, bajo normas de reciprocidad, facilitan la ayuda necesaria para que sea posible el ejercicio de la función punitiva estatal.

Esta sería la justificación para el empleo del adjetivo "internacional" en el título anteriormente mencionado.

De lo expuesto podemos definir al Derecho penal internacional en los términos empleados por Donnedieu de Vabres: "...la ciencia que determina la competencia de jurisdicciones penales del Estado frente a las jurisdicciones extranjeras, la aplicación de sus leyes generales en orden a los lugares y a las personas que a ellas rigen, la autoridad, sobre su territorio, de las sentencias represivas extranjeras". (3)

Por otro lado tenemos el "Derecho internacional penal", que provisionalmente enunciamos como "el Derecho penal material contenido en normas internacionales, siendo indiferente el que los destinatarios sean Estados o individuos, que la efectividad de su aplicación se deje a los tribunales estatales, que la completación del tipo penal corresponda a los derechos nacionales". (4)

Como consecuencia obligada de haber aceptado la definición propuesta por Donnedieu de Vabres, debemos considerar al Derecho penal internacional como un Derecho interno, producto de la legislación de cada Estado; por lo mismo, habrá "tantas jurisprudencias como Estados interesados en regular sus relaciones de Derecho criminal con el extranjero". (5) Si bien, como señalamos antes, juega un papel importante, para efectos de la eficacia del Derecho penal internacional, la realización de tratados o convenios internacionales.

C. Pasaremos ahora a examinar los principios que rigen al Derecho penal internacional, o sea ese conjunto de normas que ofrecen una solución al conflicto de leyes penales en el espacio:

a) El principio de territorialidad. De acuerdo con este principio la ley penal de cada estado surte -- efectos de manera absoluta y excluyente de toda otra, en el ámbito territorial del mismo, y serán sus destinatarios todos los habitantes de dicho territorio, sin distinción de nacionalidad en el sujeto activo o en el pasivo del ilícito.

A contrario sensu, la ley penal del Estado no tendrá vigencia fuera del territorio sujeto a su soberanía.

Este es el principio más favorecido en las legislaciones, en las que constituye el principio preponderante, pero sin que se le acepte de manera íntegra como se definió, sino más bien suavizado, y en combinación -- con alguno o algunos de los demás principios de solución para el conflicto de leyes en materia penal.

b) El principio de la personalidad o la nacionalidad. Supone la extraterritorialidad de la ley punitiva en aquellos casos en que el sujeto activo del delito cometido en el extranjero es nacional del Estado autor de dicha ley, y se funda en la teoría de la personalidad de la ley, que se dice sigue como la sombra a los miembros de la sociedad que le dio origen.

c) El principio real o de protección. El Estado como supremo guardián de los intereses de sus componentes, considerados en forma individual, así como de -- sus propios intereses, estimado como ente político, se -- arroga el derecho de juzgar, mediante la extraterritorialidad de su ley penal, todos aquellos hechos delictuosos

en que el bien jurídico afectado consista en la vida política de dicho Estado o los bienes jurídicos de sus ciudadanos. Para la aplicación del principio en examen es indiferente la nacionalidad del delincuente o el lugar de comisión del delito. Lo que sí resulta necesario es que el sujeto activo se encuentre en el país contra el que atentó o del cual es ciudadano el ofendido, que no haya sido juzgado en el Estado donde se cometió el ilícito y, además, que exista la "identidad de normas".

d) El principio universal o de la justicia mundial. Su fundamento es la universalidad de la función punitiva y atribuye a todos los Estados, de manera indistinta, jurisdicción para conocer de los delitos cometidos por cualquier persona en cualquier país.

D. La aplicación de cualquiera de los principios desarrollados hecha en forma aislada de los demás, resulta insuficiente para resolver todos los casos de conflictos que pueden presentarse en los Estados en el ejercicio de su función punitiva. Es por ello que los Estados al dar cabida al Derecho penal internacional en sus códigos, lo han hecho combinando sus principios en mayor o menor medida, pero podemos afirmar que el de territorialidad reviste el carácter de regla general.

México plasma en el artículo 1º de su Código Penal aplicable en toda la República en materia federal, el principio de territorialidad y adiciona dicho principio con el artículo 5º del mismo ordenamiento, que define las situaciones en que se considerarán los delitos como cometidos en la República.

Como un paso más adelante en la aplicación del principio territorial, nuestro Código Penal no sólo prevé su aplicación para los delitos cometidos materialmente en la República, o a los que se asimilen a éstos (por virtud del artículo 5°), sino que la extiende para aquéllos que, cometidos en el extranjero, surten sus efectos en el territorio nacional; y aún para los que, sin producir sus efectos dentro de la República, se pretenda que lo hagan, cuando se inicien, preparen o cometan en el extranjero (artículo 2° fracción I).

Otra afirmación al principio de territorialidad que adopta nuestro Código Penal, está en el artículo 3°, al señalar la aplicación de la ley penal mexicana a los casos de delitos continuos que, iniciados en el extranjero, se sigan cometiendo en la República Mexicana por virtud de su especial naturaleza.

Por otra parte, el principio de personalidad o nacionalidad lo vemos claramente delineado en el artículo 4° del Código Penal, cuando dispone la aplicabilidad de dicho ordenamiento para delitos cometidos en el extranjero, si el sujeto activo es mexicano (siempre y cuando se den también los demás supuestos contenidos en el mismo artículo 4°).

Con respecto al principio real, podemos afirmar que nuestra Ley lo acoge si examinamos el texto de sus artículos 2° fracciones I y II y 4°.

Por último, hacemos referencia al principio de la justicia mundial y señalamos que éste no ha prosperado en nuestra legislación y consideramos muy prematuro -



hablar de su inclusión en ella, pues como lo expresa Jiménez de Asúa "supone una igualdad de civilización y una unidad de legislación (de parte de todos los países) que ha de tardar largo tiempo en lograrse". (6)

E. Parte elemental del Derecho penal internacional, es la extradición, que consiste en la entrega - que hace un Estado a otro que se lo requiere, del presunto responsable de un delito o del reo que se ha evadido.

Decimos que la extradición forma parte fundamental de la ciencia que estudiamos porque precisamente es el elemento que hace factible el ejercicio de la función represiva de los Estados en aquellos casos en que - los efectos de la acción punible rebasan el marco de las fronteras y, momentáneamente, se ve suspendida dicha función por la ausencia material del presunto responsable.- Otro aspecto de la extradición es la facilidad que otorga a la reaprehensión de individuos ya juzgados y posteriormente evadidos.

Jiménez de Asúa hace consistir la característica esencial de la extradición en que es un acto de asistencia jurídica internacional, que no debe implicar necesariamente la circunstancia de reciprocidad, la cual puede presentarse, sin ser estrictamente indispensable. (7)

La fuente principal de la extradición la constituyen los tratados internacionales, ya sean generales o especiales, la ley interna (puede ser una ley interna de extradición, o un conjunto de normas relativas a ella, contenidas en la ley penal), convenios de reciprocidad - y, excepcionalmente, la costumbre.

En el caso de México, encontramos regulada la extradición en la Ley de Extradición de la República Mexicana, promulgada el 18 de mayo de 1897.

En su artículo 1º, nuestra ley establece su aplicación de manera supletoria a falta de estipulaciones internacionales en la materia y siempre bajo condiciones de estricta reciprocidad (art. 32 fracción II). En virtud de la existencia de numerosos tratados de extradición celebrados por México con otros países, los cuales cubren casi en su totalidad la gama de delitos que prevé nuestro Código Penal, la Ley de Extradición no se aplica con gran frecuencia.

Ante la imposibilidad de llevar a cabo un estudio de la extradición a través de los distintos tratados internacionales, nos limitaremos a examinar sus principios básicos a la luz de la mencionada Ley de Extradición.

En primer lugar, debemos distinguir dos clases de extradición:

a) Activa: Se presenta cuando un Estado solicita de otro la entrega de un individuo.

b) Pasiva: Se da al ser requerido un Estado por otro, a entregarle a un delincuente, presunto o culpable.

Nuestra ley contempla el segundo aspecto, o sea la solicitud que haga un país a México para la entrega de un individuo, y la sujeta a los siguientes requisitos:

Primero: Que la nación requirente tenga jurisdicción para conocer sobre el ilícito que origina la demanda de extradición. (Artículos 4º fracción B, 7 fracción II y 16 fracciones I y II).

Segundo: Que el hecho que motiva la solicitud sea punible tanto en el estado requirente como en el Distrito y Territorios Federales, y su sanción no sea simplemente de orden pecuniario y que, siendo sancionado con pena de prisión, ésta exceda de un año (Artículo 2 - fracciones I, II y III). Respecto al principio de "identidad de norma", debemos mencionar que no es necesario que el tipo delictivo reciba el mismo "nomen iuris" en las leyes de los Estados involucrados.

Tercero: Que el delito que origina la extradición no sea de los que para su persecución requieran de querrela, según las leyes de cualquiera de los Estados involucrados, sin que ésta se hubiere presentado, o cuando la acción o la pena hubieren prescrito y, por último, que el individuo respecto del cual se pide la entrega no haya sido absuelto, indultado o recibido amnistía o, por otra parte, no haya cumplido condena en relación con el ilícito imputado. Este requisito puede resumirse en que la acción penal siga viva.

Cuarto: Respecto del sujeto de la extradición, nuestra ley preceptúa que podrán ser entregados tanto el autor como sus cómplices y encubridores, pero bajo ninguna circunstancia se hará entrega de ciudadanos mexicanos, salvo en casos realmente excepcionales, y tampoco se hará entrega de aquellos individuos reclamados que hubieren tenido la calidad de esclavos en el país en el cual delinquieron. (Artículo 10, fracciones I y II).

Quinto: Asimismo, no son sujetos de la extradición conforme a nuestra ley, los perseguidos en el país requirente, por delitos del orden político o del orden religioso o militar. (Artículo 4º fracción II inciso B).

Sexto: En orden a los delitos, la Ley de Extradición establece la procedencia de ésta únicamente en el caso de delitos del orden común, en oposición a aquellos de orden político o militar. Debemos recalcar que esta disposición es aplicable únicamente a falta de tratado y bajo estricta reciprocidad, ya que en la mayoría de los tratados internacionales sobre la materia, se incluye un "repertorio de infracciones", por las cuales procede la extradición. Existen otro tipo de tratados, como el de Montevideo de 1889, en que sólo se fija la regla general a seguir, y como excepción se señalan los delitos por los que no procede la extradición. Este es el criterio seguido por la Ley en examen.

Es en virtud del establecimiento de un "repertorio de infracciones" en los tratados, que se discute la aplicación del principio "nullum crimen sine lege, nulla poena sine lege" para el caso de que existiendo un tratado de extradición entre dos países con su respectivo catálogo de delitos, uno de ellos solicite del otro la entrega del presunto responsable de la comisión de un delito no incluido en dicho catálogo. Ante este problema, autores como Héctor Parra Márquez dice: "En cuanto a la enumeración contenida en los tratados, ella no es limitativa. Por el contrario, en ocasiones se deja a salvo la facultad de acordar la extradición fuera de los casos enumerados en el propio acuerdo, y en ausencia de-

esa reserva, los principios generales admiten que las na ciones contratantes tienen plena libertad para conceder- se entre sí una o más extradiciones por hechos no previs- tos en las respectivas convenciones. Como la extradi-  
ción tiene por fundamento jurídico la solidaridad univer-  
sal para la represión del crimen, es lógico que ese ele-  
vado pensamiento guíe a los gobiernos para salvar las -  
lagunas o vacíos de los convenios..." (8) La opinión de  
este autor expresa el pensamiento de tratadistas como -  
Grispigni, Fauchille, Travers y Beuchet.

Por su parte, Luis Jiménez de Asúa difiere de  
la anterior opinión y escribe: "Nosotros creemos... que  
al delincuente se le concede asilo y, por tanto, derecho  
de refugio, en el caso de no haberse catalogado en la se-  
rie de delitos el que él perpetró en el extranjero". (9)

Por nuestra parte, hacemos nuestros los argu-  
mentos expuestos por Parra Márquez y disentimos del pen-  
samiento del maestro hispano recientemente desaparecido.  
Expliquemos nuestra posición: En primer lugar el asilo-  
es una figura consistente en la no entrega al Estado re-  
quirente del individuo perseguido exclusivamente por de-  
litos de orden político, entendiéndose bajo esta denomi-  
nación "...los delitos que atentan contra el orden polí-  
tico del Estado, sea externo..., sea interno. Se distin-  
guen de las infracciones ordinarias, por los móviles a -  
los cuales obedece el agente y por el fin perseguido por  
éste". (10) En todo caso, concierne al Estado requerido  
hacer la calificación del delito atendiendo a las cir-  
cunstancias especiales del caso, al sujeto y al ambiente  
que priva en el país requirente.

Creemos que si en un tratado se pacta expresamente que quedan excluidos de su aplicación los delincuentes políticos, llegado el caso de que se cometa un delito no comprendido dentro del catálogo enumerador de dicho tratado, pero que tampoco reúne los elementos que caracterizan a los delitos políticos, ni es delito expresamente exceptuado del tratado, no debe existir impedimento alguno para tramitar la extradición del agente activo -- con base en un convenio de reciprocidad celebrado al respecto. Lo dicho es sin perjuicio de que se dé cumplimiento a los demás principios reguladores de la extradición.

En segundo lugar, debemos reforzar nuestro pensamiento con el hecho innegable de que el avance en todos los órdenes en que se manifiesta el ingenio humano -- ha originado el nacimiento de nuevas formas de criminalidad, como es el caso del desvío de aeronaves, parte sustancial de esta tesis; y si en gran parte los tratados de extradición vigentes entre los países, elaborados en épocas en que se desconocían dichas formas, las excluyen de su repertorio de delitos, aun cuando en su legislación interna ya han sido tomadas en cuenta para su represión, la omisión en el tratado de extradición no se hace con la finalidad de otorgar asilo al delincuente.

Debido a los conflictos que surgen por la aparición de delitos no previstos en un tratado de extradición que sigue el régimen taxativo o enumerador de delitos, nosotros nos inclinamos por el sistema, utilizado en la redacción de tratados recientes, de especificar únicamente los principios generales a seguir, considerando la gravedad de los delitos y determinando los casos de excepción.

Séptimo: Otro requisito establecido en orden a los delitos, es el preceptuado por la Ley en su artículo 2° al disponer que sólo motivarán la extradición los delitos intencionales consumados o en grado de tentativa.

Octavo: El principio de "especialidad", según el cual el Estado requirente no podrá juzgar al presunto responsable cuya extradición pide, sino únicamente por el o los delitos que motivaron su solicitud, está contenido en el artículo 4° fracción I inciso A, en relación con la fracción II inciso A, del mismo artículo. Como excepción se prevé la anuencia del indiciado a ser juzgado por dichos delitos, hecha en forma expresa, o se supone implícita en el caso de permanecer en el país que lo requiere, por mas de dos meses contados a partir del día en que queda en absoluta libertad para abandonarlo (Artículo 4° fracción I inciso A).

Noveno: Por lo demás, sólo podrá ser juzgado un individuo por delitos no incluidos en la demanda de extradición, cuando se tramite el consentimiento del Estado que entregó al sujeto, bajo la forma de una nueva extradición (Artículo 5°).

Por cuanto hace al procedimiento de extradición, lo trataremos en forma muy breve.

La extradición se tramita siempre por la vía diplomática (artículo 12) y los documentos que se acompañan a la solicitud han de comprobar los extremos que exige nuestra legislación interna para dictar una orden de aprehensión (Artículo 16).

La Secretaría de Relaciones Exteriores es la - autoridad que directamente recibe la solicitud de extradición y, una vez reunidos los requisitos legales, previa consideración de que es procedente, ordena la aprehensión del sujeto (Artículos 13 y 18).

Una vez aprehendido el presunto responsable, - se le da oportunidad de ejercer las garantías individuales que nuestra Constitución otorga. Llevada la averiguación a su último extremo, el Juez de Distrito emite - una simple opinión jurídica, regresa el expediente a la Secretaría de Relaciones Exteriores y pone a su disposición al detenido. El Ejecutivo es el que en último término decide sobre la procedencia o improcedencia de la - extradición, incluso separándose de la opinión del Juez de Distrito (Artículos 20, 21, 22, 23, 24, 25 y siguientes).

Como único recurso contra la resolución de la - Secretaría de Relaciones Exteriores, la Ley admite el juicio de amparo, el cual debe interponerse dentro de - los tres días siguientes a aquel en que se dé a conocer el acuerdo (Artículos 27, 28 y 29).

Unimos nuestra voz a la de los que sugieren - la redacción de una nueva Ley de Extradición que sustituya a la reliquia que aún está vigente, con el fin de - evitar las graves anomalías y violaciones constitucionales que padece, ya que fue elaborada durante la vigencia de una Constitución anterior y si bien pudo ser congruente con aquélla, no podemos decir lo mismo con respecto a la actual de 1917.



Repetimos, en cada caso deberá atenderse a lo dispuesto en el tratado internacional respectivo, y sólo a falta de éste, se estará a lo dispuesto por la Ley de Extradición de 1897 que en párrafos anteriores estudiamos, con el fin de analizar los principios generales de la extradición que privan por igual, con ligeras variantes, en los tratados internacionales.

F. Para concluir el análisis del llamado "Derecho penal internacional", nos referiremos ahora a la eficacia de la ley penal en el ámbito territorial de un Estado extranjero.

"Las leyes penales extranjeras no son jamás aplicables en territorio nacional porque sería un ataque a la soberanía del Estado sobre el que se halla basada la territorialidad de las leyes punitivas". (11)

Con estas claras palabras, Luis Jiménez de Asúa nos da la respuesta al planteamiento formulado. Sin embargo, el mismo autor nos dice que la no aplicabilidad de una ley extranjera, no excluye su reconocimiento por la ley nacional para casos, por ejemplo, como el de determinar la identidad de normas entre dos países para efectos de procedencia de la extradición. En tal hipótesis ... "El juez penal no aplica el derecho penal extranjero sino para comprobar la aplicabilidad de su derecho nacional". (12)

El razonamiento anterior es válido también para concluir que tampoco las sentencias pronunciadas por tribunales extranjeros tienen efectos ejecutivos en territorio de otro Estado. Pero al igual que las leyes pe

nales extranjeras son reconocidas por otros Derechos, -- así también se concede crédito a las sentencias extranjeras para efectos internos, como es el caso de determinar la reincidencia, o las incapacidades.

El Código Penal para el Distrito y Territorios Federales en materia común y para toda la República en el orden Federal, dispone en su artículo 20:

"Artículo 20. Hay reincidencia: siempre que el condenado por sentencia ejecutoria dictada por cualquier tribunal de la República o del extranjero, cometa un nuevo delito, si no ha transcurrido, desde el cumplimiento de la condena o desde el indulto de la misma, un término igual al de la prescripción de la pena, salvo las excepciones fijadas por la ley. La condena sufrida en el extranjero se tendrá en cuenta si proviniere de un delito que tenga ese carácter en este Código o leyes especiales".

## 2. EL DERECHO INTERNACIONAL PENAL.

A. Como adelantamos en páginas anteriores, -- hay autores que conciben un "Derecho internacional penal", distinto del "Derecho penal internacional", como lo hemos examinado.

En realidad, se han dado tantas interpretaciones al Derecho internacional penal, casi como autores que lo han tratado.

Claramente podemos distinguir dos tendencias - al respecto: la de aquellos autores que estiman que el Derecho internacional penal es una realidad como disciplina jurídica, con fuentes, normas y principios propios. Esta tendencia es la seguida generalmente por los internacionalistas estudiosos del problema. Por otra parte, - hay autores que niegan la posibilidad de la existencia - del Derecho internacional penal en la actualidad y estiman que no podrá hablarse de tal derecho, hasta en tanto no exista una verdadera comunidad internacional (con una consiguiente renuncia parcial de soberanía de los Estados integrantes), una codificación penal supraestatal y un Tribunal de Justicia Penal Internacional que tenga a su alcance los medios para hacer viable la ejecución de sus disposiciones.

Entre los primeros, podemos alinear a Jannacone, Donnedieu de Vabres, Medina Ortega, Vieira, Glaser - y Quintano Ripollés.

Entre los que niegan la existencia de un Derecho internacional penal podemos mencionar a Jiménez de - Asúa, Miglioli y Mauro.

Los argumentos esgrimidos para afirmar la existencia del llamado "Derecho internacional penal" varían ligeramente alrededor de la consideración de que por ser un Derecho con carácter preponderantemente internacional, no pueden aplicársele los principios de estricta legalidad del Derecho penal ordinario.

B. Jannacone, <sup>(13)</sup> separa el Derecho penal internacional del Derecho internacional penal, como nuevo-

cuerpo de normas que darían protección penal contra acciones de trascendencia internacional, constitutivos de delitos de estructura internacional.

Stefan Glaser por su parte, (14) considera al Derecho internacional penal como una disciplina distinta del Derecho penal ordinario, que constituye parte integrante del Derecho internacional público, encargada de sancionar los hechos a los cuales el Derecho internacional ha atribuido ya el carácter de infracción punible en el momento en que han sido cometidos. Glaser deriva de su aserto anterior, el carácter supremo de la costumbre internacional como fuente del Derecho internacional penal, al igual que lo es para el Derecho internacional público. Con ello pretende justificar la aplicación retroactiva de leyes penales y su interpretación analógica, como se hizo en los Tribunales de Nuremberg y Tokio al término de la Segunda Guerra Mundial, puesto que, según él, "su legalidad (de las reglas que aparecen por primera vez en la práctica internacional) depende de que esté o no conforme a la costumbre que, como se sabe, es la fuente principal del Derecho internacional". (15)

Es decir, según Glaser, una ley internacional penal que se crea con posterioridad a los hechos que regula, no estará aplicándose retroactivamente porque la costumbre internacional ya había considerado delictuosos esos mismos hechos.

No encontramos solidez en las afirmaciones hechas por Glaser, puesto que no por añadir el adjetivo internacional a la materia que estudia, se desvirtúa su naturalidad penal, que por manejar precisamente penas, debe

respetar en todo caso los principios de legalidad que, -- si son obligatorios en toda legislación estatal, lo serían con mucha mayor razón en el orden internacional por la gravedad de las sanciones y su mayor trascendencia.

Por otra parte, el mismo Estatuto de la Corte Internacional de Justicia en su artículo 38 otorga el -- carácter de fuente primordial del Derecho internacional -- a las Convenciones (equivalentes a ley entre las naciones signatarias), por sobre a la costumbre. Si esto ocurre cuando se trata de dirimir conflictos no penales, -- con mayor razón deberá otorgarse a la ley carácter preponderante como fuente de un supuesto Derecho internacional penal.

Otro internacionalista, Manuel A. Vieira, entiende al Derecho internacional penal como "un cuerpo de normas internacionales que contienen delitos internacionales, aún cuando la penalidad no esté prevista en ella sino en una norma estatal que complete el tipo penal internacional tras una recepción adecuada o por una norma internacional completa". <sup>(16)</sup> Para completar su definición dice que "delito internacional" es: "...cualquier infracción del ordenamiento internacional que lleve aparejada una pena, ya se imponga ésta de acuerdo con normas nacionales o de acuerdo con normas internacionales". Lo anterior equivale a decir todo y nada. En efecto, -- como más adelante lo reconoce Vieira: "Esta es una definición de internacionalistas, debido al desconocimiento del derecho penal, y es más útil para el derecho internacional, en el que no se sabría que hacer con una definición técnica como 'injusto típico y culpable internacional, sancionado con una pena' ".

Mientras los actos que atenten contra bienes jurídicos considerados de tutela supraestatal o universal sean juzgados y sancionados con arreglo al ordenamiento penal interno, aun cuando estén regulados por una convención internacional, se estará aplicando la ley nacional porque es ésta la que le da el carácter de ejecutivo a aquél para ratificarlo, y no podrá decirse que dichos delitos son sancionados por el Derecho internacional penal que, por no estar constituido por normas completas, delega en el Estado su aplicación.

En última instancia, cuando llegue el día en que una corte internacional haga factible la aplicación de un Derecho internacional penal, compuesto de normas completas propias, lo hará en función de una delegación que expresamente los Estados miembros de la comunidad harán en él, y no a la inversa.

Antonio Quintano Ripollés también adopta la defensa del Derecho internacional penal, y consideramos que por ser su opinión la de un penalista, contiene argumentos más meditados en relación a los principios esenciales del Derecho penal.

Principia Quintano por atacar la dogmática positivista por constituir un obstáculo insuperable para la existencia de un Derecho internacional penal e incluso por llevar a resultados absurdos en el mismo campo del Derecho penal ordinario.

Para sostener su posición, Quintano Ripollés se apoya en los siguientes principios de Hans Kelsen: "El primero es que toda ley, internacional o local, espe

cialmente la de naturaleza constituyente, puede ser modificada no sólo por el procedimiento a ella preestablecido, sino por la debida interpretación que, más o menos - de acuerdo con su letra, se adapte a las 'changing circumstances' (circunstancias cambiantes), que dificultan o imposibilitan su servicio. El segundo de esos principios es el de que la máxima 'ex iniuria non oritur ius', tiene importantes excepciones, habiendo casos en que la violencia de una ley origina una ley nueva, modificandose aforismo". (18)

Al tratar las fuentes de que se nutre el Derecho internacional penal, nos dice el insigne tratadista hispano: "Las dificultades nacen de que cada rama jurídica tiene sus fuentes especiales. El derecho internacional las tuvo siempre, como principales, en la norma contractual (tratados) y en la costumbre; en tanto que - en el Derecho penal ejerce la ley su monopolio". Más adelante afirma: "...el Derecho internacional penal se hace imposible, a no sacrificarse despiadadamente uno de los básicos presupuestos, con el consabido escándalo y protesta de la parte vencida, según la circunstancia histórica y política de que se trate. Unas veces resultó triunfante el dogma de la voluntad soberana, como sucedió siempre en la historia hasta 1945, y otras, en cambio, precisamente en Nuremberg y Tokio, el justicialismo, con prevalencia de las fuentes materiales sobre las formales".

Como vemos, las palabras de Quintano Ripollés se encaminan a justificar los procesos de Nuremberg y Tokio, en que en nombre de la justicia, se violó el principio de legalidad, con apoyo en la validez de la costumbre como fuente del Derecho internacional penal, cuando-

la misma definición de la costumbre denota una práctica inveterada con la convicción de regla general, y en el caso, el mismo autor reconoce que hasta antes de 1945, no se había dado nunca el caso de un tribunal internacional de justicia criminal, ni tampoco existía precedente de un enjuiciamiento penal a nivel internacional.

El peligro que encierra la tesis de Quintano Ripollés es que puede llegar a constituirse en bandera de las naciones poderosas, vencedoras de posibles guerras, incluso de aquellas provocadas por ellas mismas, para que, en nombre de la justicia se creen Tribunales 'ad hoc', que apliquen leyes penales retroactivas, y pisoteen el principio de legalidad, con grave perjuicio de la seguridad jurídica.

Es de gran utilidad ilustrar la clasificación que hace Quintano Ripollés de los delitos, en atención a su origen:

a) Delitos que tienen su origen en la tipificación interna del Estado. Son delitos que en ocasiones contienen elementos extranjeros, pero son los menos internacionales, aun cuando en muchas legislaciones hay tipificadas acciones de evidente interés internacional: atentados a jefes de Estado extranjeros y otros.

b) Delitos de elaboración internacional por la vía del tratado, categoría que engloba los tipificados internamente y otros más en virtud de la necesidad de protección universal por afectar a la comunidad internacional: protección de cables submarinos, piratería, trata de blancas, esclavitud, publicaciones obscenas, etc.



c) Delitos internacionales impuestos por una organización internacional o supranacional con o sin la autorización de un estado. Son las únicas infracciones internacionales que han sido objeto de su enjuiciamiento ante un organismo internacional.

De la anterior clasificación podemos ver que los delitos enunciados en los incisos a) y b), se reducen a acciones de trascendencia supraestatal que se primen por virtud de su inclusión en la ley penal interna, independientemente de que hayan sido primeramente concebidos en un tratado a nivel internacional.

En cuanto a los delitos consignados por Quinta no Ripollés como internacionales o impuestos por una organización internacional, creemos que no por existir el antecedente de un enjuiciamiento internacional de determinados individuos como sujetos de un ordenamiento especial, pueda considerarse la existencia real de un cuerpo de normas válido para la represión penal de conductas individuales consideradas lesivas para el orden internacional, independiente y superior al Derecho penal ordinario.

Es interesante resumir las ideas de Jiménez de Asúa sobre el particular en la siguiente forma: "... es curioso por demás, que por el hecho de alterar los adjetivos, se pretenda hacer predominar lo internacional sobre toda otra calificación. Más cierto nos parece que impera lo penal en la nueva disciplina y es lo que precisamente la singulariza de lo internacional lato sensu. A pesar de ello, sus entusiastas partidarios olvidan lo que supone lo penal, su carácter de mayor gravedad por

las sanciones que maneja, las garantías que por eso mismo, deben darse a los posibles delincuentes, sean individuos o entidades colectivas"... "hoy por hoy es utópica esa rama jurídica de nuevo cuño, y a juzgar por lo que dicen sus defensores, no es deseable que se cree con semejante orientación, en que se mira la ley como fuente subalterna y se alzapriman otras fuentes, con las que el riesgo de arbitrariedad es palmario. Acaso la composición de un Código penal internacional, definidor y sancionador de los más graves delitos, y de un Tribunal internacional penal que los enjuicie, diera el preciso contenido para que se creara robusta esa nueva dogmática jurídica. Pero siempre faltaría el medio de aplicar la coacción, sin el cual resulta ilusoria toda norma que pretenda inscribirse en la esfera del Derecho. Si se forma, para hacerla posible, una comunidad de naciones provista de una estructura supranacional que juzgue y sancione, sólo sería fragmentaria, otro grupo de Estados podría agruparse en otra comunidad no menos parcial, y al margen y en divergencia con los dos bloques antagónicos, acaso surgirían otras comunidades no menos incompletas... como está realmente ocurriendo". (20)

C. Consideramos el medio más idóneo para otorgar una protección eficaz contra delitos que lesionan los intereses comunes a todos los Estados, la universalidad de la represión de los mismos, lograda mediante la paulatina inclusión de los tipos respectivos en las legislaciones internas de todos, o al menos la mayoría de los miembros de la comunidad internacional. Esto puede llegar a lograrse mediante la celebración de tratados internacionales en que se definan tales actos y se acepte el compromiso por los signatarios, de unificar sus legislaciones penales.

Comprendemos que ésta es una tarea con no pocos obstáculos y que por su propia naturaleza requeriría de tanto tiempo que no nos permite adelantar vaticinios optimistas; sin embargo, es una solución con mayores visos de realidad y que envuelve menos riesgos que la formación de un verdadero Derecho internacional penal.

Esta posición es la tomada por Luis Jiménez de Asúa, Donnedieu de Vabres y Carlo Miglioli, entre otros, a la que por convicción nos adherimos.

NOTAS AL CAPITULO II

1) Cfr. JIMENEZ DE ASUA, Luis, Tratado de Derecho Penal, t. II, Ed. Losada, Buenos Aires, 1950 p. 624.

2) Citado por JIMENEZ DE ASUA, op. cit., t. II, p. 941.

3) H. DONNEDIEU DE VABRES, Les principes modernes du Droit pénal international, Paris, 1928, p. 30.

4) MEDINA ORTEGA, Manuel, Hacia una nueva sistematización de las figuras penales internacionales, en "Anuario de Derecho penal y Ciencias Penales", t. XVII, Madrid, Enero-Abril, 1964, pp. 198-199.

5) H. DONNEDIEU DE VABRES, Introduction a l'étude du Droit pénal international, Paris, 1922, p. 4 y sigtes.

6) Op. cit., t. II, p. 659.

7) Op. cit., t. II, p. 772.

8) PARRA MARQUEZ, Héctor, La Extradición, Ed. Guarania, México, 1960, p. 92.

- 9) Op. cit., t. II, p. 820.
- 10) VIDAL, Georges, citado por PARRA MARQUEZ-  
en op. cit. p. 107.
- 11) JIMENEZ DE ASUA, Luis, Op. cit., t. II, p.  
760.
- 12) GOLDSCHMIDT, Werner, citado por Luis Jimé-  
nez de Asúa en op. cit., t. II, p. 760.
- 13) JANNACONE, citado por VIEIRA, Manuel A.,-  
en Derecho penal internacional y Derecho internacional -  
penal, Fundación de cultura universitaria, Montevideo, -  
1969, p. 10.
- 14) GLASER, Stefan, Introduction a l'étude du  
Droit international penal, Ed. Bruylant, Bruselas, 1954,  
p. 63.
- 15) GLASER, Stefan, Quelques problemes liti-  
gieux de Droit international pénal, en "Revue de Droit -  
pénal et de Criminologie", Bélgica, Trentecinquieme ---  
année, núm. 5°, febrero de 1955, p. 404.
- 16) VIEIRA, Manuel A., Derecho penal interna-  
cional y Derecho internacional penal, Fundación de cultu-  
ra universitaria, Montevideo, 1969, p. 201.
- 17) Ibidem, p. 202.
- 18) QUINTANO RIPOLLES, Antonio, Tratado de De-  
recho penal internacional e internacional penal, Institu-  
to Francisco de Victoria, Madrid, 1955, pp. 36 y sigs.

19) Ibidem, p. 36 y sigs.

20) Vid. JIMENEZ DE ASUA, Luis, en Fundamento y fuentes del Derecho internacional penal, en "Revista - de Derecho y Ciencias Sociales", Centro de Derecho y -- Ciencias Sociales, año III, número 5, Buenos Aires, 1957, p. 43 y sigs.

### CAPITULO III

#### EL DERECHO PENAL EN LA NAVEGACION AEREA

SUMARIO: 1. Presentación del tema. 2. Delitos cometidos en el medio aeronáutico: A. Delitos del Derecho común. B. Delitos propios de los medios de transporte. C. Delitos que sólo se dan en el medio aéreo. 3. De la jurisdicción: A. Concepto de territorio. Legislación mexicana. B. El conflicto de normas penales en el espacio, con referencia específica al delito "aéreo". C. Hipótesis de solución.

1. Al aparecer un nuevo medio de transporte y la necesidad imperiosa de regular jurídicamente todos los hechos relacionados con el mismo, surgió el Derecho aeronáutico, definido como el "conjunto de normas de Derecho público y privado de la navegación aérea dedicada al transporte de cosas y de personas, mediante la utilización de aeronaves, y las relaciones jurídicas nacidas de tal sistema". (1)

Ya desde el lejano año de 1915, el desaparecido penalista hispano Eugenio Cuello Calón escribía: "Cuando nuestras esperanzas y nuestros sueños se hayan realizado y los dirigibles y aeroplanos surquen el espacio en todas direcciones como hoy los navíos cruzan los mares y los ferrocarriles la superficie de la tierra, -

surgirán entonces conflictos jurídicos apenas sospechados, se presentarán problemas inesperados, se crearán, - en una palabra, nuevas relaciones de derecho que, no pudiendo encajar en los viejos moldes de las leyes actuales, exigirán fórmulas novísimas que las encaucen y regulen". (2)

2. Esas nuevas fórmulas a que hace alusión el autor citado, han surgido para integrar el Derecho aeronáutico, que se ha nutrido de principios del Derecho civil, del mercantil, del administrativo, etc., aplicables a las relaciones que se regulan en otros medios de transporte. En parte también han surgido teorías de nueva creación, aplicables únicamente a la navegación aérea.

El Derecho penal no es la excepción, de manera que podemos hablar de delitos comunes, que han sido tipificados sin tomar en cuenta al transporte aéreo; de delitos tipificados para la protección de las vías de comunicación y los medios de transporte, que son aplicables a la navegación aérea; y también delitos que sólo se dan en el medio aéreo.

Un problema relacionado con los delitos que -- pueden presentarse con motivo de la navegación aérea, y que reviste características especiales en este medio, es el de la jurisdicción, que trataremos en el punto 3 de este capítulo.

#### A) DELITOS DEL DERECHO COMUN.

Dentro de este apartado se comprenden todos - aquellos ilícitos penales que de alguna manera se relacionan con la actividad aeronáutica, sin que para la ti-



pificación de tales hechos se haya considerado a ésta en forma alguna, por ser tal circunstancia intrascendente, o por tratarse de un tipo penal ya consignado en las legislaciones desde antes de la aparición de la aeronavegación.

Este es el caso, por ejemplo, del robo que un pasajero comete en agravio de otro a bordo de un avión, sin que concurren circunstancias que afecten la seguridad en el vuelo; en igual forma podríamos señalar a las lesiones, el homicidio, etc. Otro ejemplo sería la introducción de contrabando o el tráfico de enervantes cuando el medio utilizado es la navegación aérea.

B) Delitos tipificados para proteger a la navegación aérea como a cualquier otro medio de transporte.

Haremos un análisis de estos delitos con referencia exclusiva a la legislación mexicana. Señalamos sin embargo, que en las diversas legislaciones se tipifica una extensa gama de hechos que de manera independiente están penados y, además, se prevé por separado su aparición en cuanto se relaciona con la navegación aérea. En otros casos, se sancionan como delitos hechos que en la ley mexicana están previstos como simples infracciones administrativas.

Gay de Montellá <sup>(3)</sup> se ocupa en su Tratado de hacer un análisis de los delitos "aéreos" recogidos en diversas legislaciones.

Como ejemplo, podemos señalar los delitos contra la personalidad del Estado que tipifica el Código de

la navegación italiano en sus artículos 1088 y 1089 que consisten en el enrolamiento de un nacional en aeronave de un Estado en guerra con el Estado Italiano, y vilipendio del pabellón nacional o de otro emblema por la tripulación de una aeronave italiana encontrándose en el extranjero. En el caso concreto, nuestro ordenamiento punitivo sanciona este tipo de agravios en términos generales, es decir, sin hacer especial referencia a su comisión en relación al medio aeronáutico (artículos 124 -- fracción VIII y 192 del Código Penal).

Los delitos que atentan contra la aviación como vía de comunicación o medio de transporte, están previstos en nuestro Código Penal vigente en el Capítulo I, del Título Quinto, que trata de los ataques a las vías de comunicación y violación de correspondencia. Además, en virtud de lo dispuesto en el artículo 6° del ordenamiento aludido, se da la pauta para la aplicación de la Ley de Vías Generales de Comunicación como ley penal especial para punir los atentados contra las vías de comunicación que ésta prevé.

Haremos su examen mediante una clasificación - que proponemos en atención al bien jurídico tutelado:

a) Delitos en que el bien jurídico que se protege es la seguridad de la navegación aérea.

En primer lugar, el artículo 166 del Código Penal tipifica la conducta de aquella persona que: "...quite, corte o destruya las ataderas que detengan una embarcación u otro vehículo, o quite el obstáculo que impida o modere su movimiento..."

En la fracción VIII del artículo 167 se sanciona: "Al que con objeto de perjudicar o dificultar las -- comunicaciones, modifique o altere el mecanismo de un -- vehículo haciendo que pierda potencia, velocidad o seguridad".

Asimismo el artículo 169 del Código Penal tipifica el delito de ataque y señala pena de prisión: "Al que ponga en movimiento una locomotora, carro, camión o vehículo similar y lo abandone o, de cualquier otro modo, haga imposible el control de su velocidad y pueda causar daño..."

En el artículo 167 fracción IV del Código Penal se castiga la conducta consistente en "...el incendio de un vagón, o de cualquier otro vehículo destinado al transporte de carga..."

Por lo que hace a la Ley de Vías Generales de Comunicación, encontramos previstos los siguientes delitos:

El artículo 533 dispone el castigo a: "Los -- que dañen, perjudiquen o destruyan las vías generales de comunicación, o los medios de transporte, o interrumpen los servicios de unas y otros...", sin perjuicio de --- "...las sanciones especiales que para estos casos establece el Código Penal."

En el artículo 536 se sanciona: "...al que de cualquier modo destruya, inutilice, apague, quite o cambie una señal establecida para la seguridad de las vías-- generales de comunicación o medios de transporte". En el

segundo párrafo se sanciona igualmente a: "El que coloque intencionalmente señales que puedan ocasionar la pérdida o grave deterioro de vehículos en circulación..."

b) Delitos previstos para protección del orden jurídico administrativo de la empresa portadora.

El artículo 528 de la Ley de Vías Generales de Comunicación castiga a la persona: "...que indebidamente autorice o contrate servicios conforme a tarifas distintas de las aplicables al caso" y "con el fin de ocultar la infracción se asentaren partidas falsas en los libros o se expidiere carta de portes u otro documento igualmente falso..."

También en el artículo 531 de la Ley se prevé otro caso de este tipo de delitos para reprimir el hecho de que "...sin la debida autorización de la empresa (se) vendiere o enajenare por cualquier título un boleto personal" y "además se alterase el nombre de la persona a quien originariamente se hubiere expedido el boleto".

Por otra parte, el artículo 532 establece una sanción a: "El empleado que sin autorización de la empresa expidiere algún pase" y "al que enajene un pase o lo use indebidamente".

c) Delitos previstos para proteger la seguridad de la navegación aérea contra infracciones graves a la reglamentación aérea que, de manera indirecta, atentan en su contra:

El primero de ellos está contenido en el artículo 535 de la Ley, que sanciona: "A los conductores de toda clase de vehículos que manejen o tripulen éstos en vías generales de comunicación sin haber obtenido los -- certificados de capacidad física y aptitud, o sin las li cencias exigidas por la ley..." En el segundo párrafo -- del mismo artículo se hace extensiva la sanción a: --- "...el empresario o dueño del vehículo que autorice o -- consienta su manejo o tripulación sin que el conductor -- posea los certificados y licencias mencionados..."

Otro delito de esta misma clase, es el definido en el artículo 537 de la Ley, que sanciona a: "Los -- conductores y demás tripulantes que intervengan en el ma- nejo de vehículos, si conducen estos en estado de ebriedad o bajo la acción de cualquier enervante... en caso -- de reincidencia".

Es considerado delito por el artículo 546 de -- la Ley el que un "...capitán de una embarcación o piloto de una aeronave... salga de un puerto, cuando por mal -- tiempo o por previsión de él se le prohíba salir..."

C) Delitos que sólo se dan en el medio aéreo.

Estos son hechos que por su carácter especial- no son calificados como delitos cuando se cometen en un- medio distinto del aéreo, o que no pueden existir si no- es precisamente en el medio aéreo.

Un caso típico lo constituye el desvío de ae-- ronaves, que será motivo de un detallado estudio por se- parado.

El artículo 170 del Código Penal prevé, además del delito de desvío de aeronaves, la figura delictiva - de destrucción, ya sea parcial o total, de una aeronave, haciendo uso de cualquier medio; y se consigna como circunstancia agravante el hecho de estar ocupada la aeronave al ocurrir el ataque.

En la Ley de Vías Generales de Comunicación, - encontramos regulados los siguientes delitos:

\* Artículo 559: Considera delictuosa la obstrucción u obstaculización en cualquier forma de las pistas, andenes y demás lugares de tránsito de los aeródromos.

\* La inundación parcial o total de un aeródromo, y la negligencia para evitarla, son tipificadas como delito por el artículo 560 de la Ley.

\* Otra modalidad de ataques que en forma directa afectan la seguridad de la aeronavegación es la obstrucción, interferencia o impedimento a la radiocomunicación aeronáutica por medio de transmisiones radiotécnicas que se encuentra tipificada penalmente por la Ley en su artículo 561.

Entre los delitos que atentan contra la seguridad de la navegación aérea en forma indirecta por violación a disposiciones reglamentarias, citamos los siguientes:

\* No utilización de servicios auxiliares de seguridad durante la operación de una aeronave (artículo - 565 de la Ley, Fracción I).

\* Tripular una aeronave sin estar facultado para ello, o hacerlo sin llevar consigo la licencia respectiva, o estar ésta suspendida o vencida (artículo 565 - fracción I).

\* Transportar en una aeronave armas, artículos explosivos o inflamables, o semejantes, sin la autorización necesaria (artículo 565 fracción I).

\* Permitir que un miembro de la tripulación de vuelo participe en las operaciones de la aeronave en estado de intoxicación alcohólica (artículo 565 fracción I)

\* Desobedecer órdenes o instrucciones recibidas con respecto al tránsito aéreo, en operación de una aeronave (artículo 565 fracción II).

\* Permitir a un individuo distinto de la tripulación de vuelo de una aeronave, que intervenga en su operación (artículo 565 fracción II).

\* Abandonar una aeronave con la demás tripulación, pasajeros y carga en lugar distinto de la terminal de vuelo, sin causa justificada (artículo 565 fracción - II).

\* Tripular una aeronave en estado de intoxicación alcohólica (artículo 565 fracción II).

\* No comunicar a las autoridades correspondientes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, -- los accidentes que ocurran a la tripulación de una aeronave durante la operación de ésta, o aquellos accidentes de que tengan conocimiento "por razón de sus funciones".

\* Volar sobre zonas prohibidas a la aeronavegación (artículo 565 fracción III).

\* Realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición en lugares habitados (artículo 565 fracción III).

\* Realizar vuelos después de que la aeronave haya sufrido reparaciones o modificaciones en su planeador, motores o hélices, sin haber pasado una inspección y obtenido su aprobación por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (artículo 566).

\* Incumplir las disposiciones relativas a faros y señales de seguridad en tierra o en las aeronaves, por parte del personal encargado de su cuidado (artículo 568).

\* Negarse a participar en operaciones de búsqueda y salvamento de aeronaves cuando se ha sido requerido a hacerlo por la autoridad (artículo 569, primera parte).

\* No dar parte a las autoridades correspondientes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de un accidente aéreo, cuando se ha tenido conocimiento de él (artículo 569, segunda parte).

Especial mención merece el artículo 570 de la Ley, que dispone la aplicación a la navegación aérea de las disposiciones del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales, relativas a la piratería. En virtud de que al efectuar tal aplicación se configuran deli



tos que son verdaderos actos de piratería aérea, nomenclatura que ha sido confundida con el desvío de aeronaves, analizaremos aquéllos también cuando tratemos en forma específica al desvío de aeronaves.

Igualmente debemos señalar que el artículo 60 del Código Penal, que contiene diversas reglas aplicables a los delitos de imprudencia (o culposos, como en Doctrina se les conoce), establece un régimen especial para "los actos u omisiones imprudentes, calificados como graves, que sean imputables al personal que preste sus servicios en una empresa ferroviaria, aeronáutica, naviera o de cualesquiera otros transportes de servicio público federal o local", y que "causen homicidios de dos o más personas".

### 3. JURISDICCION.

Hemos examinado con anterioridad los problemas que se presentan al tratar la validez espacial de la Ley Penal y hemos visto también cómo se resuelven en la mayoría de las legislaciones (incluida la nuestra) mediante la aplicación con carácter de regla general del principio de territorialidad, el cual se complementa con los de personalidad o nacionalidad y real o de protección, aplicados como principios de excepción.

En materia de aeronavegación, si bien el criterio anterior es de gran utilidad para la resolución de un gran número de casos, quedan sin embargo otros sin solución satisfactoria debido al especial carácter de aquélla.

A. En primer lugar, haremos un examen del concepto de territorio para analizar hasta qué punto el principio de territorialidad es aplicable a la navegación aérea.

Luis Jiménez de Asúa nos da el siguiente concepto: "Territorio de un Estado es la porción de superficie terrestre, sea de tierra firme o de aguas sometidas a la soberanía de un Estado, que se extiende a los espacios del subsuelo y del aire en que pueda desenvolverse una actividad humana, así como las cosas sobre las que se ejerce potestad estatal (buques y aeronaves), y aún porciones de suelo extraño sobre las que alcanzan su dominio conforme a principios de Derecho Internacional. (4)

Vemos cómo la definición está formulada desde un punto de vista estrictamente jurídico y no solamente geográfico, pues incluye porciones que por virtud de una ficción jurídica son consideradas parte integrante del territorio de una nación, como es el caso de los buques y aeronaves.

De esta definición consideramos importante estudiar en especial el concepto del espacio aéreo.

Como ya lo mencionamos en su oportunidad, desde los primeros años de la navegación aérea, y aún antes, ha sido materia de discusión el determinar si el espacio aéreo es susceptible de estar sujeto a la soberanía de un Estado, y si es así, cuál es el límite para su ejercicio.

Hemos mencionado la posición sostenida por Fauchille, que desde el año de 1910 se debatió a nivel internacional en la Conferencia Internacional para regular la navegación aérea, celebrada en París en el mes de mayo. Fauchille sostenía la libertad del aire y consideraba al espacio aéreo como un bien de usufructo universal no susceptible de dominio por ningún Estado en lo particular.

La posición contraria, sostenida por Inglaterra, pugnaba por el derecho de todo Estado a ejercer soberanía exclusiva sobre el espacio aéreo sobre su territorio.

En su oportunidad, también vimos cómo en el Convenio para la Reglamentación de la Navegación Aérea, suscrito en París el 13 de octubre de 1919, se consagró como principio fundamental en su artículo primero la segunda de las tendencias anotadas. Más tarde, la Conferencia de Chicago de 1944 afirmó dicho principio de absoluta soberanía, si bien se pretendió suavizarlo un tanto para asegurar la supremacía de las grandes potencias aéreas.

Ahora bien, aceptado que todo país ejerce una soberanía exclusiva sobre su espacio aéreo territorial, debemos precisar cuáles serían los límites a que debe sujetarse.

Al respecto, nos señala Jiménez de Asúa lo siguiente: "Se fijó primero en 500 metros y más modernamente en 1500, que parecía ser entonces el máximo alcan

ce de la fotografía aérea, y por ello el Estado, por cima de esa altura, ya no podía temer del espionaje ejercido por aviones. Y no han faltado quienes, como Binding, Holtzendorff, Riviére y Mérignhas, fijen el límite atendiendo al alcance de las armas disparadas desde tierra. Esta última forma de delimitar la atmósfera territorial es inaceptable, atendidas las diversas condiciones en que se desenvuelve la navegación marítima y la aérea". "Más racional sería establecer el límite máximo -como Manzini propuso- en el punto más alto que un aeróstato puede alcanzar en condiciones normales..." (5)

Gay de Montellá afirma: "La tesis de la soberanía del Estado sobre la tierra firme y sobre el mar territorial se extiende en la moderna doctrina a la atmósfera que envuelve el territorio del Estado". "Pero así como el derecho del propietario de la superficie queda limitado a la altura de las posibilidades de construcción y de plantación, el Estado soberano gana en profundidad de altura todo cuanto permite la atmósfera alcanzar sin perjuicio de la vitalidad humana (esfera, estrato y cromósfera), y así a medida que van perfeccionándose los aparatos de vuelo. Tal es la teoría de Von Ullmann, Collard, Gemma, Baldwin, Scialoja, Von Liszt y Grünwald, admitiéndola este último como una concepción de servidumbre de paso".

Al tratar de los límites a la soberanía aérea, el mismo autor refiere: "Si bien es verdad que las convenciones internacionales, lo mismo que la mayoría de las legislaciones, se refieren sólo a la soberanía sobre el espacio atmosférico, nadie pone en duda que tal soberanía se extiende hasta donde los medios de navegación permiten utilizar el espacio que gravita sobre el territorio del Estado, porque responde á los mismos fines de-

la defensa del territorio firme, del mar territorial y - del restante espacio aéreo que lo envuelve, sin que quepa fijar límites a tal defensa, si consideramos que nadie puede fijar tampoco límites a un posible ataque a la soberanía de la Nación". (6) Como se observa, también - Montellá se adhiere al parecer de Manzini.

A nuestro entender, no debemos fijar el límite a que está sujeto el espacio aéreo sobre el que un Estado ejerce su soberanía, en razón de la altura máxima que pueda desarrollar una aeronave, pues éstas, conforme se logran mayores avances en la técnica aeronáutica, constantemente alcanzan mayores alturas. Más propio nos parecería que se fijara el límite aludido en los límites - mismos de la atmósfera terrestre, por ser éste un criterio menos susceptible a constantes variaciones.

Por otra parte, el límite horizontal a la soberanía sobre el espacio aéreo se extiende a aquél ubicado sobre todo el territorio sujeto a la soberanía del Estado.

Una vez determinado hasta que punto ejerce un Estado su soberanía sobre el espacio aéreo comprendido - sobre su territorio, corresponde como consecuencia afirmar que el espacio aéreo no sujeto a la soberanía de ningún Estado, es decir, aquél que se encuentra sobre mar - libre o territorios que no dependen de la soberanía de - Estado alguno, es "espacio aéreo libre", que guarda un - régimen similar al que rige en mar libre.

B. En nuestra legislación encontramos regulada la materia en los siguientes preceptos:

CONSTITUCION POLITICA:

"Artículo 42. El territorio nacional comprende:

I. El de las partes integrantes de la Federación;

II. El de las islas, incluyendo los arrecifes y cayos en los mares adyacentes;

III. El de las islas de Guadalupe y las de Revillagigedo, situadas en el Océano Pacífico;

IV. La plataforma continental y los zócalos - submarinos de las islas, cayos y arrecifes;

V. Las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fija el Derecho Internacional, y las marítimas interiores, y

VI. El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional".

El artículo 48 del mismo supremo ordenamiento nos indica que el espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, dependerá directamente del Gobierno de la Federación.

La Ley de Vías Generales de Comunicación por su parte, afirma la declaración del artículo 42 Constitucional al establecer:

"Artículo 306. El espacio situado sobre el territorio mexicano está sujeto a la soberanía nacional".

La ficción jurídica que considera como una extensión del territorio de un Estado, a las aeronaves --- con matrícula otorgada por aquél, se encuentra regulada por nuestra legislación, al determinar el Código Penal para el Distrito y Territorios Federales, aplicable en la materia:

"Artículo 5. Se considerarán como ejecutados en territorio de la República:

I. Los delitos cometidos por mexicanos o por extranjeros en alta mar, a bordo de buques nacionales;

II. Los ejecutados a bordo de un buque de guerra nacional surto en puerto o en aguas territoriales de otra nación. Esto se extiende al caso en que el buque sea mercante, si el delincuente no ha sido juzgado en la nación a que pertenezca el puerto;

III. Los cometidos a bordo de un buque extranjero surto en puerto nacional o en aguas territoriales de la República, si se turbare la tranquilidad pública o si el delincuente o el ofendido no fueren de la tripulación. En caso contrario, se obrará conforme al derecho de reciprocidad;

IV. Los cometidos a bordo de aeronaves nacionales o extranjeras que se encuentren en territorio o en atmósfera o aguas territoriales nacionales o extranjeras en casos análogos a los que señalan para buques las fracciones anteriores, y

V. Los cometidos en las embajadas o legaciones mexicanas".

Es de interés transcribir el comentario que hace Carrancá y Trujillo a la fracción IV antes citada:

"Por 'casos análogos' no debe entenderse la aceptación del método análogo de interpretación de la ley penal, prohibido por la Constitución... Es éste un caso de reenvío por el que el legislador evitó una innecesaria repetición de situaciones que, eso sí, deben ser esencialmente las mismas, idénticas mutatis mutandi, y no sólo semejantes o análogos; consideración esta última que hace aconsejable el perfeccionamiento del texto comentado". (7)

También la Ley de Vías Generales de Comunicación recoge esta ficción, pues dispone:

"Artículo 309. Se someterán a las leyes mexicanas;

I. Los hechos y actos jurídicos que ocurran a bordo de las aeronaves mexicanas durante el vuelo, ya sea sobre territorio nacional o sobre mares territoriales y aquellos que ocurran a bordo de aeronaves mexicanas durante el vuelo sobre territorio extranjero, a menos que sean de tal naturaleza que atenten contra la seguridad o el orden público del Estado extranjero subyacente..."

B. En atención a los principios contenidos en nuestra Ley, trataremos ahora sobre los posibles conflictos de leyes que pueden suscitarse por la comisión de delitos "aéreos".



Existen delitos que por su naturaleza (p. e. - el de inundación parcial o total de un aeródromo, artículo 560 de la Ley de Vías Generales de Comunicación), o - por el lugar de comisión (desvío de una aeronave mexicana en vuelo nacional, ocurrido en el ámbito territorial de la República), no presentan dificultad para la determinación del tribunal competente, por aplicación del - - principio de territorialidad de la ley.

El problema aparece con la intervención de elementos extranjeros en la integración del delito, que hacen difícil la aplicación del principio tradicional de - la territorialidad.

Por considerarlo de interés, transcribimos el pensamiento de Manuel A. Vieyra sobre esta cuestión: - - "...reconocemos que las peculiaridades del espacio aéreo imponen una rectificación de los principios generales. - Así la nacionalidad, principio que rechazamos en el Derecho Penal común, juega en los problemas aéreos un papel de mucha importancia. Los Estados exigen a sus aeronaves el respeto a una reglamentación severa y les interesa el renombre de su aviación, lo que realza la importancia de la ley del pabellón". (8)

C. Para tratar el problema, examinaremos por separado las distintas situaciones en que consideramos - puede ocurrir principalmente el conflicto de jurisdicciones en materia de delitos aéreos. En cada caso, citaremos la solución que plantea la Doctrina y a continuación la plasmada en lo particular en nuestra legislación.

a) Delitos cometidos a bordo de una aeronave-extranjera, en vuelo sobre territorio mexicano. En la moderna doctrina, elevada a la categoría de norma internacional, se ha aceptado el principio de que la soberanía que todo Estado ejerce sobre su territorio, se extiende al espacio aéreo que envuelve al mismo.

Derivación lógica de dicho principio, y como consecuencia de la territorialidad de la ley penal, cabría afirmar que los delitos que se cometan a bordo de una aeronave, sin distinción de nacionalidad, que se encuentre en vuelo sobre el territorio de un Estado, deben ser juzgados con arreglo a las leyes de éste.

Este es el parecer del multicitado Gay de Montellá, quien dice: "Por lo general se puede afirmar que los Estados se declaran competentes para conocer de las infracciones a las leyes y a los reglamentos relativos a la circulación aérea y a las leyes del Estado sobrevolado, dimanando este principio de la soberanía del Estado que cada cual reivindica sobre su espacio atmosférico". (9)

Empero, se impone hacer una distinción, para examinar hasta qué grado es factible esta aplicación territorial:

a') Delitos cuya comisión altera el orden jurídico del Estado subyacente: En este caso, la jurisdicción del Estado sobrevolado resulta inobjetable.

Imaginemos a este efecto los siguientes casos:

Arrojar objetos sobre la superficie del territorio del Estado subyacente, cuando causan daños materiales u originan un peligro serio en perjuicio de dicho Estado.

Violación de las disposiciones que regulan el tránsito aéreo sobre el territorio del mismo Estado.

Atentados contra la seguridad del vuelo, ya sea por ataques directos a la aeronave, o a la tripulación de vuelo; o bien mediante el ejercicio de violencia sobre los pasajeros.

Es obvio que en los delitos apuntados en este inciso, cuando el Estado afectado ha ejercitado su facultad punitiva, no es procedente que, con posterioridad el Estado en el que esté registrada la aeronave en cuestión, pretenda juzgar los mismos hechos, por respeto al principio universal de "non bis in idem".

b') Delitos que de hecho no significan una alteración al orden público del estado subyacente.

Esta hipótesis ha sido resuelta en la doctrina más generalizada inclinándose por la aplicación de la - "Ley del pabellón", es decir, se reconoce jurisdicción preferente al Estado de nacionalidad de la aeronave en - cuestión.

Reproducimos a continuación algunos de los argumentos esgrimidos:

Jiménez de Asúa expresa: "...cuando los actos realizados a bordo de aeronaves no son trascendentes para el país sobre el cual vuelan, se aplicará la competencia del Estado a que pertenezcan, porque en este caso el Estado en cuyo aire territorial se hubiera perpetrado el delito, no tiene interés en castigar, puesto que la tranquilidad pública de su territorio no se ha alterado". - (10)

Por su parte, Vieira afirma: "El Estado subyacente en estos casos tiene un interés meramente teórico-puesto que su orden público estaría sólo indirectamente-violado". (11)

Niemeyer asevera: "El hecho de no estar el Estado sobrevolado afectado por tales actos, justifica la ficción según la cual el delito se considera cometido en el territorio del Estado del cual la aeronave lleva las-marcas de nacionalidad".

Por cuanto hace a convenciones internacionales, hasta antes de la celebración del "Convenio sobre las in-fraacciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de -- las aeronaves", firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 (al que en adelante nos referiremos, por brevedad, -- como "Convenio de Tokio"), no se había regulado con ca-- rácter de norma internacional, y de manera precisa, el -- tema de la jurisdicción aplicable a delitos cometidos a-bordo de aeronaves en vuelo.

Gay de Montellá afirma, después de analizar -- los Convenios de París, 1919 (art. 25), y de Chicago, -- 1944 (art. 12), que "el sistema de Chicago, como el de --

París, admite la coexistencia de la competencia de la -- aeronave en donde se haya cometido la infracción".

En el Convenio de Tokio se determina de manera expresa sobre la jurisdicción:

"Art. 3.

"1) El Estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo.

"3) El presente Convenio no excluye ninguna - jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales".

"Art. 4. El estado Contratante que no sea el de matrícula no podrá perturbar el vuelo de una aeronave a fin de ejercer su jurisdicción penal sobre una infracción cometida a bordo más que en los casos siguientes:

a) la infracción produce efectos en el territorio de tal Estado;

b) la infracción ha sido cometida por o contra un nacional de tal Estado o una persona que tenga su residencia permanente en el mismo;

c) la infracción afecta a la seguridad de tal Estado;

d) la infracción constituye una violación de los reglamentos sobre vuelo o maniobras de las aeronaves, vigentes en tal Estado;

e) cuando sea necesario ejercer la jurisdicción para cumplir las obligaciones de tal Estado de conformidad con un acuerdo internacional multilateral".

Es decir, que sin excluir la jurisdicción del Estado sobrevolado, se le otorga preferencia al Estado de matrícula de la aeronave, salvo que se afecte seriamente el orden público de aquél.

El indicado para decidir si ha habido o no -- afectación alguna que justifique la interferencia en el vuelo de una aeronave, es el Estado sobrevolado.

En nuestra legislación está prevista de una manera defectuosa la presente cuestión.

En efecto, el artículo 5° en nuestro Código Penal aplicable en materia federal, considera en su fracción IV, interpretada a la luz de la fracción III, como cometidos en territorio de la República, los delitos consumados a bordo de una nave extranjera surta en un aeropuerto nacional o en vuelo sobre aguas territoriales de la República, "si se turbare la tranquilidad pública o si el delincuente o el ofendido no fueren de la tripulación".

Las fallas que se aprecian de la anterior interpretación son salvadas por aplicación del Convenio de Tokio como Ley Suprema de la Unión, en virtud de lo dispuesto por nuestro artículo 133 constitucional, y según decreto del Ejecutivo del 7 de enero de 1969, publicado por el Diario Oficial de la Federación, el 15 de enero del mismo año.

BIBLIOTECA CENTRAL

M. B. 11

De cualquier forma, es aconsejable que se incluya en nuestro Código Penal una forma de jurisdicción específica en materia penal aérea, congruente con el Convenio de Tokio, y no que se haga un deficiente trasplante de reglas aplicables en la navegación marítima.

b) Delitos cometidos a bordo de una aeronave extranjera surta en un aeropuerto nacional.

Consideramos conveniente definir, en primer lugar, cuándo una aeronave está "en vuelo", para deducir -- por exclusión, cuándo se seguirán los lineamientos que -- apuntamos en este apartado.

En el Diccionario de la Lengua Española, encontramos la siguiente acepción: "Vuelo: acción de volar". "Volar: elevar en el aire y moverse de un punto a otro en un aparato de aviación".

Más que la anterior definición gramatical, es de interés la que el Convenio de Tokio contiene:

"Artículo primero. Párrafo 3. A los fines -- del presente Convenio, se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje".

Decimos que reviste más interés, por su mayor contenido jurídico, pues si de hecho el vuelo consiste -- precisamente en elevarse y sustentarse en el aire, debe reconocerse que a los fines de determinar la jurisdicción que conocerá de delitos perpetrados a bordo de una

aeronave, es idéntica la situación que se presenta cuando ocurren en pleno vuelo o en los momentos inmediato anterior y posterior al despegue.

Una situación distinta es la que se contempla cuando el delito ocurre al estar la aeronave estacionada en tierra.

Fernando de Vischer (13) sostiene que cuando el delito se perpetra estando la aeronave posada en tierra, no hay para que tener en cuenta la nacionalidad de la misma y el hecho debe considerarse cometido en el territorio en que esté el avión.

Este peculiar problema es poco tratado en la Doctrina, y pensamos que la razón es que la jurisdicción exclusiva del país en cuyo territorio se encuentra la aeronave, es indiscutible. Por otra parte, la ficción jurídica que se incluye en las legislaciones, de considerar parte de su territorio a las aeronaves que ostentan su matrícula, se creó más que nada, para el caso de aeronaves en vuelo, ya sea sobre plena mar, territorios no sujetos a soberanía, o sujetos a la soberanía de un Estado diverso. Por la anterior consideración, hacemos nuestro el parecer de Vischer antes expuesto.

El Convenio de Tokio no hace alusión alguna al respecto, pues como se consigna en su artículo primero, párrafo 2, sólo tiene aplicación por la comisión de infracciones a bordo de una aeronave mientras se halla en vuelo. Tal vez esta omisión es hecha por considerar igualmente, que en el caso de aeronaves posadas en suelo, no aparece el conflicto de jurisdicciones, por las razones antes señaladas.



Repetimos aquí la interpretación hecha a la --  
fracción IV, del artículo 5° del Código Penal, de acuer-  
do a lo que dispone el propio artículo 5° en su fracción  
III:

"Se considerarán como ejecutados en territorio  
de la República... los delitos cometidos a bordo de una-  
aeronave extranjera surta en un aeropuerto nacional, si-  
se turbare la tranquilidad pública o si el delincuente -  
o el ofendido no fueren de la tripulación. En caso con-  
trario, se obrará conforme al derecho de reciprocidad".

Es notorio lo inadecuado de dicha interpreta--  
ción e incluso consideramos que no hay necesidad de recu-  
rrir a ella, ya que es el artículo 1° del Código Penal -  
el que determina la aplicación de la ley mexicana en el  
caso a estudio, por virtud de su territorialidad.

c) Delitos cometidos a bordo de una aeronave-  
nacional en vuelo sobre territorio extranjero.

La solución doctrinal planteada en el inciso -  
a), es la misma para el presente caso.

Ello significa que también se hace necesario -  
distinguir dos situaciones que reciben diferente trata-  
miento:

a') en caso de que los delitos cometidos a -  
bordo de una aeronave nacional en vuelo, alteren el or-  
den público del territorio extranjero subyacente, el Es-  
tado que ejerce su soberanía sobre tal territorio tendrá  
jurisdicción preferente para su procesamiento.

b') cuando no exista tal alteración, la ley aplicable será la mexicana.

En igual forma que en los casos previstos en el mencionado inciso a), encontramos la aplicación del artículo 5° del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales, muy deficiente y aconsejamos la elaboración de normas de jurisdicción específicas para la navegación aérea.

En cambio, la Ley de Vías Generales de Comunicación prevé en su libro cuarto, dedicado a las comunicaciones aeronáuticas, en el capítulo primero, la siguiente regla:

"Artículo 309. Se someterán a las leyes mexicanas: I. Los hechos y actos jurídicos que ocurran a bordo de las aeronaves mexicanas durante el vuelo, ya sea sobre territorio nacional o sobre mares no territoriales y aquellos que ocurran a bordo de aeronaves mexicanas durante el vuelo sobre territorio extranjero, a menos que sean de tal naturaleza que atenten contra la seguridad o el orden público del Estado extranjero subyacente".

Esta previsión, que obedece a reformas a la Ley hechas en el año de 1950, está de acuerdo con la Doctrina y coincide también con los lineamientos que sobre jurisdicción establece el Convenio de Tokio, por lo que creemos que resuelve satisfactoriamente la cuestión examinada.

d) Delitos cometidos a bordo de aeronaves nacionales en vuelo sobre alta mar, o sobre territorios no sujetos a la soberanía de estado alguno.

La teoría de la "ley del pabellón", esbozada por Paul Fauchille desde 1902, consiste en considerar que "los aeróstatos privados, así como los aeróstatos públicos, para los actos que ocurran a su bordo, están sujetos solamente a las leyes y a la jurisdicción del país del cual portan el pabellón". (14)

Si bien Fauchille elaboró la anterior resolución inspirado en su propia teoría de una copropiedad mundial de la atmósfera terrestre, que como hemos visto, en la actualidad ha perdido su vigencia, aún hoy en día la "ley del pabellón" es muy útil, sobre todo para determinar la jurisdicción aplicable a los delitos cometidos a bordo de una aeronave en vuelo sobre el mar libre (nullius) o sobre territorios no sujetos a soberanía.

Así, el "Código del Aire", elaborado por el Comité Jurídico Internacional de la Aviación, señalaba en su artículo 23:

"Artículo 23. La aeronave que se encuentre por encima del alta mar o de un territorio que no dependa de la soberanía de ningún Estado, estará sometida a la legislación y a la jurisdicción del país de su nacionalidad".

Realmente ésta es la solución más adecuada y por ello, la Doctrina la admite de manera unánime.

El Convenio de Tokio reconoce también la "ley-del pabellón" y, con las excepciones que ya apuntamos en el apartado A, establece en su artículo 3, primer párrafo:

"El estado de matrícula de la aeronave será - competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo".

De nuevo estimamos que nuestra legislación es incompleta, pues el artículo 5º del Código Penal en su - fracción IV, en la que efectúa un reenvío a las fracciones I a III del mismo para ampliar la ficción jurídica - de la territorialidad de las aeronaves mexicanas, lo hace en la forma siguiente:

"Los (delitos) cometidos a bordo de aeronaves- nacionales o extranjeras que se encuentren en territorio o en atmósfera o aguas territoriales nacionales o extran- jeras, en casos análogos a los que señalan para buques - las fracciones anteriores..."

Como se aprecia, no se comprenden los casos de aeronaves nacionales en vuelo sobre alta mar, ni sobre - territorios no sujetos a soberanía alguna. La Ley de - Vías Generales de Comunicación sí considera la aplica- ción de las leyes mexicanas pero sólo en caso de aerona- ves en vuelo sobre alta mar (o mares no territoriales, - como lo denomina), en su artículo 309 antes transcrito.

De nueva cuenta, es necesario recurrir al Con- venio de Tokio, aplicable como Ley Suprema, para salvar- la laguna apreciada.

NOTAS AL CAPITULO III

- 1) GAY DE MONTELLA, Rafael, op. cit., p. 10.
- 2) CUELLO CALON, Eugenio, La navegación aérea desde el punto de vista del Derecho Penal, Ed. Estudio,-- Barcelona, 1915, p. 7.
- 3) Op. cit., pp. 696 y sigs.
- 4) JIMENEZ DE ASUA, Luis, Tratado de Derecho-Penal, tomo I, Ed. Losada, Buenos Aires, 1950, p. 672.
- 5) JIMENEZ DE ASUA, Luis, Tratado de Derecho-Penal, tomo II, Ed. Losada, Buenos Aires, 1950, pp. 678- y sigs.
- 6) GAY DE MONTELLA, Rafael, op. cit., pp. 73- y sigs.
- 7) CARRANCA Y TRUJILLO, Raúl, Código Penal - Anotado, 2a. ed., Robredo, México, 1966, p. 30.
- 8) VIEIRA, Manuel A., op. cit., p. 117.
- 9) Op. cit., p. 704.
- 10) JIMENEZ DE ASUA, Luis, op. cit., p. 679.

- 11) VIEIRA, Manuel A., op. cit., p. 119
- 12) NIEMEYER, citado por GAY DE MONTELLA, Rafael, op. cit., p. 705.
- 13) cfr. VIEIRA, Manuel A., op. cit., pp. 117 y 118.
- 14) Citado por CATTELANI, Il diritto aereo, - Torino, 1911, p. 163.

## CAPITULO IV

### LA PIRATERIA

SUMARIO: 1. Concepto y antecedentes históricos. 2. Medidas legislativas adoptadas contra la piratería. 3. El corso. 4. La llamada piratería aérea y el desvío de aeronaves.

1. El término "pirata", del latín, significa "ladrón de mar". Tal adjetivo se ha aplicado tradicionalmente a quienes "...de propia autoridad recorren los mares para cometer actos de depredación, despojando a mano armada, ora en tiempo de paz, ora en tiempo de guerra, los navíos de todas las naciones sin más distinción que la que les conviene para asegurar la impunidad de los hechos". (1)

Antes de entrar en la materia, es pertinente advertir que ahora el estudio de la piratería se considera más bien de carácter histórico; los autores modernos tratan poco el tema o lo pasan por alto, pues, como anota Fontán Balestra: "Es evidente que, en general, se trata de hechos de mucha mayor significación histórica que actual. Es por ello poco frecuente que los códigos prevean con tanto detalle estos delitos (los de piratería), los que, por otra parte quedan generalmente librados al derecho internacional y a los tratados". (2)

En el mismo sentido expresa Antonio Quintano - Ripollés: "En tiempo de paz, hay que dar por descontado que el delito de piratería es, hoy por hoy, inexistente, por haber acabado con él, más que leyes represivas, el progreso de las comunicaciones marítimas y telegráficas."  
(3)

A pesar de las respetables opiniones de los autores citados, creemos de gran utilidad para nosotros hacer un examen, aunque sea somero, de lo que ha sido y es actualmente la piratería, para precisar si cabe hablar - de "piratería aérea" en los múltiples casos de desvío de aeronaves que han motivado al legislador para incluir en nuestra codificación punitiva el tipo de "desvío ilícito de una aeronave". Creemos pertinente lo anterior, debido a la confusión creada, no sólo en cuanto a la terminología, sino también por lo que hace a las características de dichos ilícitos.

La piratería aparece en la historia de la humanidad (4) en forma casi simultánea al nacimiento de la - navegación marítima. Como sucedió en otras actividades - humanas, al aparecer una actividad productiva, surge tam - bién la del que se aprovecha de la misma con detrimento - de los demás.

El pirata aprovecha en su beneficio el aisla - miento en que se encuentra un barco que navega en aguas - poco transitadas, y la impunidad momentánea de que goza - ante la imposibilidad de que intervenga alguna autoridad en defensa de la nave atacada.



Los primeros piratas constituían bandas aisladas de secuestradores que devolvían a sus víctimas tras el pago de un rescate. Los fenicios la practicaban en los pueblos de las costas de la Grecia antigua, apoderándose de los hombres y mujeres que los habitaban.

El mar Mediterráneo fue hacia el siglo I A.C. el principal campo de acción de piratas de diversas nacionalidades, tales como los fenicios, sirios, chipriotas e incluso prófugos griegos y romanos, quienes amenazaban gravemente al tráfico comercial, que dependía en gran parte del transporte por mar para su desarrollo.

La piratería causó graves perjuicios a la Italia de tiempos de Pompeyo, pues ya para entonces tenía la organización de un verdadero Estado que tenía como capital a Cilicia, y contaba con una poderosa flota propia.

Además de representar un verdadero bloqueo permanente a los principales puertos de Italia, los piratas llevaban a cabo frecuentes ataques a las poblaciones costeras, durante los cuales se cometían toda clase de atentados contra las personas y sus propiedades.

El hecho de que en ocasiones se llegó a utilizar a los piratas como mercenarios al servicio de reyes y emperadores que recurrían a ellos para afirmarse en sus dominios o para llevar a cabo nuevas conquistas, contribuyó en aquellos tiempos a fortalecer el poderío de la piratería.

Roma se decidió a realizar una campaña de aniquilamiento total de la piratería y, en el año 79 A. C.

el cónsul romano Publio Servilio fue comisionado para atacar a los piratas y perseguirlos hasta sus mismos refugios; después de tres años, logró grandes triunfos al desalojarlos de sus principales guaridas. Sin embargo, la piratería sobrevivió y sólo cambió su base de operaciones a la isla de Creta.

Años más tarde, el Senado encargó a Marco Antonio que continuase la guerra a los piratas, y le otorgó el mando sobre todas las flotas; sin embargo, fue derrotado sin lograr su objetivo. Posteriormente el cónsul Cecilio Metelo logró ocupar finalmente la isla de Creta, sin que ello representara una mengua significativa del poderío alcanzado por los piratas, pues éstos siguieron ocasionando daños al Estado romano.

Roma reaccionó y adoptó medidas todavía más drásticas ante la afrenta pirata. El tribuno Gabino fue autor de la Lex Gabinia, por la cual el Senado confió en Pompeyo poderes y recursos ilimitados para organizar la guerra total a la piratería.

Pompeyo inició su campaña en el año 67 A.C. y, con gran talento y buen tacto, aunados a un sabio aprovechamiento de los medios puestos a su disposición, acabó por completo con la piratería organizada del mundo antiguo en menos de cuatro meses.

En la Edad Media, se vuelven a tener noticias acerca de la piratería, practicada entonces por hombres de distintas nacionalidades. Es particularmente a partir de la firma de la llamada Paz de Utrecht, en 1713, que cobró nuevo auge tan ilícita actividad.

Entre otros factores, contribuyeron al resurgimiento de la piratería, el súbito desempleo de corsarios y aventureros mercenarios, al final de las guerras europeas. Por otra parte, los buques españoles cargados de tesoros provenientes de las Indias Occidentales ofrecían un atractivo sin igual, aumentado por el patrocinio que en un principio ofreció Inglaterra a los piratas, con el objeto de debilitar el poderío español, y tratar de dificultar las comunicaciones de la metrópoli con sus colonias.

Pronto volvió a convertirse la piratería en una seria amenaza para la tranquilidad mundial y, en concreto, para la navegación marítima.

Los piratas se veían lo mismo en lugares tan distantes como el mar Rojo, el golfo de Persia y la costa de Malabar, como en aguas del Caribe, en donde hacia mediados del siglo XVII, se concentraban los piratas ingleses y franceses, entre otros, que asolaban las colonias españolas. Sus principales bases de operaciones se localizaban en la isla de la Tortuga y en Port Royal, Jamaica.

Fue tal su poderío, que se atrevían a atacar las poblaciones costeras y efectuaban incursiones por tierra en su afán de hacerse de grandes botines. Pronto la misma Inglaterra se vió lesionada por aquellos a quienes en un principio ayudó, y decidió unirse a la persecución contra los piratas. De esta manera, fue enviada una expedición al mundo de Woodes Rogers, quien se encargó de atacar a los piratas hasta su misma madriguera en las islas Bahamas, y se apoderó de Providencia, convirti

da para entonces en capital de la "república pirata". Esto significó la declinación de la piratería en el mundo.

Sólo en 1815, a raíz de los movimientos insurgentes de las colonias españolas en América, hubo una breve reaparición de la piratería, que pronto fue apagada por los ingleses en el mar, y los españoles en los territorios de sus colonias.

En adelante, y gracias en parte al adelanto que ha alcanzado la navegación marítima y los modernos medios de comunicación, la historia sólo relata casos aislados, esporádicos, de piratería, los que se han llevado a cabo en mares poco transitados, o bien, en un clima de hostilidades bélicas.

2. Debemos ahora ocuparnos de las medidas legislativas adoptadas contra la piratería. En primer lugar, se impone tratar de establecer en forma precisa, lo que debe entenderse por piratería, desde un punto de vista jurídico.

Al respecto, escribe Quintano Ripollés: "Dos conceptos hay en la doctrina del derecho internacional que pugnan en esta cuestión: el germánico, que pudieramos denominar 'material', según el cual, la piratería es una forma agravada de robo en el mar ('seerauberei'), criterio seguido por los códigos de Alemania, Dinamarca y Suecia, y el anglosajón o 'formal', que la califica por el mero hecho de navegar sin bandera estatal o sin los requisitos esenciales determinados por las leyes y costumbres marítimas". (5)

Por otro lado, quienes aceptan que la piratería consiste en actos de violencia (física o moral), discrepan entre sí, pues mientras unos afirman que sólo hay piratería en los actos violentos con carácter de robo, otros autores añaden a los actos de piratería los atentados contra la honestidad.

En cuanto al bien jurídico tutelado, hay autores que afirman que es el patrimonio de las personas, otros añaden también la libertad sexual, otros más aseguran que es la libertad de los mares; hay quien sostiene que el bien jurídico que se resguarda es el mantenimiento del orden jurídico internacional, y en ciertas legislaciones se considera que es la seguridad y existencia del Estado.

También la clasificación del delito de piratería en cuanto a su origen recibe distinto tratamiento por los estudiosos; algunos lo consideran un delito internacional, como Antonio Quintano Ripollés, el cual expresa: "Si hay un delito de genuina estirpe internacional, es precisamente éste, en el que es axiomático que se ha de perseguir en cualquier parte que se cometa por las leyes del país que capture a los culpables, conforme al principio de 're piraci iure gentium' ". (6)

Otros autores opinan en sentido inverso, como Vincenzo Mancini, quien dice: "No se puede decir que la piratería es un delito de derecho internacional por el hecho de que cada Estado puede, aún fuera de los casos de legítima defensa, actuar violentamente en altamar contra los piratas mediante sus naves armadas, porque también aquí el acto pirata contraviene el derecho del Esta

do que reacciona y no ya al derecho consuetudinario internacional, que atribuye al Estado mismo la facultad de represión, por lo tanto, la piratería es considerada esencialmente un acto contra el derecho interno". (7)

Según nuestro parecer, puede hablarse de un tipo que podríamos llamar básico o fundamental que corresponde a la piratería clásica, alrededor del cual giran una serie de tipos que complementan el concepto de piratería o son asimilados a ésta.

Este tipo básico podría definirse como todo acto ilícito de violencia realizado por la tripulación y/o por los pasajeros de un buque privado, dirigido en contra de las personas o bienes que se encuentren a bordo de otro buque, con el propósito fundamental de obtener un lucro indebido.

En esta definición pretendemos resumir los elementos que sobre la piratería, en su acepción tradicional, han vertido diversos autores y legislaciones en sus propias definiciones.

Hablamos de un acto ilícito de violencia, pues reconocemos que pueden llegar a realizarse actos de violencia en el mar, perfectamente lícitos, como sería la aprehensión por parte de un buque del Estado, de una embarcación que sin el permiso correspondiente, se dedica a la pesca en aguas territoriales de ese Estado, o también, como sucedía antiguamente, los actos de un buque con patente de corso en funciones; por otra parte, hablamos de violencia, que puede ser moral o física, porque para que se tipifique la piratería propiamente dicha, no

es suficiente que un buque armado navegue sin estar provisto de documentos oficiales que constaten su legitimidad.

En este sentido, encontramos apoyo en múltiples autores y legislaciones, como son:

Travers, <sup>(8)</sup> quien caracteriza a la piratería como "acto de violencia..."; Bluntschi, <sup>(9)</sup> que habla de "...actos... de apoderamiento de las personas, para hacer botín de buques y mercaderías, destruir con un objeto criminal los bienes de los demás..."; Sebastián Soler, <sup>(10)</sup> quien se refiere a la piratería como aquellos "...actos de violencia o depredación a bordo de barcos."; así como en Antonio Quintano Ripollés, <sup>(11)</sup> Eugenio Cuello Calón, <sup>(12)</sup> y en legislaciones como la española, la italiana, la argentina, la inglesa y la mexicana, entre otras, hasta llegar a la Convención sobre la Alta Mar, celebrada en Ginebra el 29 de abril de 1958, que en su artículo 15 establece que constituye acto de piratería: "Todo acto ilegal de violencia..."

Ahora bien, dichos actos violentos, como lo afirmamos en la definición adelantada, obedecen fundamentalmente al ánimo de obtener un lucro indebido, y pueden consistir en el robo de toda o parte de la carga del buque, de las propiedades de los pasajeros o la tripulación, o bien, en la detención ilegal de alguno de estos, y en la destrucción o deterioración de bienes ajenos.

Sujeto activo del delito lo es la tripulación de un buque privado de cualquier nacionalidad, o bien sus pasajeros, o ambos, que utilizan la embarcación con-

el fin de realizar actos ilícitos de violencia.

El sujeto pasivo de este delito se identifica con aquellos que sufren en su persona o en su patrimonio, los efectos de la acción pirata.

Por último, no hacemos mención del lugar donde la agresión puede ocurrir, pues ésta puede presentarse - tanto en alta mar como en aguas territoriales de un Estado.

Respecto a su origen, estamos de acuerdo con - los autores que estiman que la piratería es un delito de Derecho interno, si bien del tipo de los que afectan intereses comunes a toda la humanidad; en este caso, se - trata de la seguridad en la navegación y de la libertad de los mares, bienes del patrimonio común de la humani--dad, sin que por ello pueda afirmarse que es un delito - internacional.

Una característica propia de la piratería es - el hecho de que, en los casos en que se lleva a cabo en - altamar o en mares no sujetos a soberanía alguna, y de - acuerdo también con la Convención sobre Alta Mar antes - citada, un barco de guerra de cualquier país tiene el de recho de detener y capturar en alta mar a cualquier bar- co que haya cometido un acto de piratería, y aún en caso de una mera sospecha, puede proceder a comprobar la lega lidad de un barco, sujeto al pago de una indemnización - por los perjuicios que ocasionare en caso de resultar in fundada tal sospecha.



Los tipos que complementan al de la piratería - como la acabamos de esbozar, o que se asimilan a ella, - se encuentran regulados en algunos casos, en forma muy parecida en todas las legislaciones (sería el caso de un barco que sin estar autorizado con la patente de corso correspondiente, o encontrándose ésta vencida o cancelada, realizara hostilidades contra una nación en guerra, - o también podemos señalar el hecho de auxiliar la tripulación o pasajeros de un barco, a los piratas que los atacan); en otros casos, difieren grandemente de un país a otro (por ejemplo, en Inglaterra se califica como pirata a todo ciudadano inglés que preste su auxilio en el mar a los enemigos del rey durante la guerra, y a quien transporte esclavos en alta mar).

En la Convención Internacional sobre Alta Mar, de Ginebra, los países signatarios se obligaron a tipificar y perseguir la piratería propiamente dicha, en el artículo 15 inciso 1), y en los incisos 2) y 3) del mismo artículo, así como en el artículo 16 se establecen los delitos que la complementan o que le son asimilados, de la siguiente manera:

"Artículo 15. Constituyen actos de piratería - los enumerados a continuación:

1) Todo acto ilegal de violencia, de detención o de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigido:

a) Contra un buque o una aeronave en altamar - o contra personas o bienes a bordo de ellos;

b) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;

2) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo cometa no tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;

3) Toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar intencionalmente a cometer los actos de finidos en los párrafos 1 y 2 de este artículo.

Artículo 16. Se asimilan a los actos cometidos por un buque privado los actos de piratería definidos en el artículo 15, perpetrados por un buque de guerra o un buque del Estado cuya tripulación se haya amotinado o apoderado del buque o de la aeronave".

Esta convención fue suscrita por México y aprobada por el Senado, en los términos del artículo 133 constitucional, el 17 de diciembre de 1965. Su publicación se efectuó en el Diario Oficial del 19 de octubre de 1966.

En el Código Penal para el Distrito y Territorios Federales, se encuentra prevista la piratería en el Título Segundo, que trata de los "Delitos contra el Derecho internacional", de la siguiente forma:

"Artículo 146. Serán considerados piratas:

I. Los que perteneciendo a la tripulación de una nave mercante mexicana, de otra nación, o sin nacionalidad, apresen a mano armada alguna embarcación, o cometan depredación en ella, o hagan violencia a las personas que se hallan a bordo;

II. Los que, yendo a bordo de una embarcación se apoderen de ella y la entreguen voluntariamente a un pirata, y

III. Los corsarios que, en caso de guerra entre dos o más naciones, hagan el curso sin carta de marca o patente de ninguna de ellas, o con patente de dos o más beligerantes o con patente de uno de ellos, pero practicando actos de depredación contra buques de la República o de otra nación para hostilizar a la cual no estuvieren autorizados. Estas disposiciones deberán igualmente aplicarse en lo conducente a las aeronaves".

También en el Código de Justicia Militar encontramos algunos preceptos que se refieren a la piratería-marítima, como son los artículos 210, 212 y 213 de dicho ordenamiento y tratan de la piratería cuando es cometida por la tripulación de un buque de guerra mexicano o de un buque armado en curso bajo la bandera mexicana.

3. La figura del curso es casi tan antigua como la piratería, pues consiste en la autorización que otorga un Estado en guerra, a los comandantes de buques-

privados de su nacionalidad o de nacionalidad diversa, - para que realicen hostilidades en contra de naves enemigas.

La autorización requerida recibía el nombre de "carta de marca" o "patente de corso", y habilitaba al beneficiario, que recibía el nombre de corsario, para apresar las naves enemigas y hacer botín de su carga, como pago a sus servicios. Como garantía para responder de posibles reclamaciones que se hicieran al Estado autorizante, con motivo de las actividades del corsario, éste otorgaba fianza ante aquél, y se obligaba a cumplir ciertas formalidades.

El corso justificó su aparición en la historia, ante la insuficiencia de la flota de guerra de los países beligerantes y en efecto prestó valiosa ayuda a naciones débiles que se veían envueltas en alguna guerra marítima.

Fueron tantos los beneficios que les reportaba a los corsarios su actividad, que hacia los siglos XVII y XVIII se llegaron a formar sociedades mercantiles que explotaban el corso, en la forma que se hacía con cualquier otra actividad económica.

Sin embargo, también el corso se prestó para un sinnúmero de abusos, que merecieron la censura de la opinión pública mundial, que lo calificaba de una "piratería legitimada". Esto motivó su propia caída en desuso, sobre todo a partir de comienzos del siglo XIX, hasta que, finalmente, en el año de 1856, se firmó en París una declaración por parte de la mayoría de los países, -

en la que se abolía en forma definitiva el uso del corso. México se adhirió a dicha convención el 1º de abril de 1909.

A pesar de haberse llegado al acuerdo internacional mencionado, en la guerra mundial de 1914-1918, algunas de las naciones inodadas recurrieron al corso para reforzar su flota de guerra. Sin embargo, actualmente puede considerarse inexistente esa práctica.

Nuestra Constitución vigente, promulgada en 1917, todavía recogía en sus artículos 89 fracción IX y 73 fracción XIII la figura del corso, y a tal efecto autorizaba al Presidente de la República a conceder las patentes correspondientes, de acuerdo a los lineamientos que sobre el particular dictare el Congreso de la Unión.

La contradicción entre estos preceptos y el contenido de la Declaración de París de 1856, fue salvada mediante sendos decretos del Congreso de la Unión, publicados en el Diario Oficial del 21 de octubre de 1966. En dichos decretos, el Congreso acordó, de conformidad con lo que establece la Constitución en su artículo 135, la abrogación de la fracción IX del artículo 89 y la derogación de la fracción XIII del artículo 73 del propio ordenamiento supremo.

Creemos, como lo hace el licenciado Desiderio Graue, <sup>(13)</sup> que "...las citadas reformas constitucionales deben repercutir en reformas similares de preceptos contenidos en otros cuerpos de leyes, como por ejemplo el Código de Justicia Militar (artículos 211, 212 y 213) y en lo conducente también en la fracción III del artícu

lo 146 del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales, que aún se refieren al corso..."

4. Acerca de la llamada piratería aérea y el desvío de aeronaves, debemos exponer las razones que nos asisten para afirmar que el delito previsto en el artículo 170 párrafo tercero de nuestro Código Penal, que es definido en términos similares en la mayoría de los ordenamientos represivos de las naciones, es esencialmente distinto de lo que puede entenderse por piratería aérea.

En efecto, ya hemos analizado cómo la piratería en su concepción tradicional se concibe como un hecho violento que se registra en el mar, de una manera habitual, por la tripulación o pasajeros de un barco en contra de otro barco, sus pasajeros y carga.

A partir de la IV Conferencia internacional para la unificación del Derecho Penal, celebrada en París en el mes de diciembre de 1931, se incluyó dentro de la acepción de piratería, la perpetrada a bordo de aeronaves al entenderse por piratería el hecho del que, encontrándose a bordo de un navío o de una aeronave, comete en alta mar, con fines privados y bajo su propia responsabilidad, actos de violencia contra otro navío o contra otra aeronave con el propósito: 1º) de apoderarse del navío o de la aeronave o de los bienes de a bordo; 2º) de destruir el navío o la aeronave; o 3º) de substraer, herir o dar muerte a la tripulación o a los pasajeros.

(14)

El concepto de piratería aérea así entendido, fue adoptado por la Convención sobre la Alta Mar, cele--

brada en Ginebra en 1958, la que en su artículo 15 establece:

"Constituyen actos de piratería los enumerados a continuación:

1) Todo acto ilegal de violencia, de detención o de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigido:

a) Contra un buque o una aeronave en altamar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

b) contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado..."

Toda vez que México suscribió la Convención señalada, también prevé en el Código Penal aplicable en el orden federal en toda la República, los casos de piratería aérea. Así, en la última parte de la fracción tercera de su artículo 146, referente a la piratería, establece: "Estas disposiciones deberán igualmente aplicarse en lo conducente a las aeronaves".

De lo anterior, podemos deducir una serie de diferencias que apreciamos entre el concepto jurídico de piratería aérea y el tipo delictivo "desvío ilícito de una aeronave".

En primer lugar, la piratería aérea supone, y en esto encontramos la principal diferencia, una acción-violenta emprendida contra una aeronave, desde otra aeronave, por la tripulación de ésta y/o sus pasajeros. En la corta pero prolífica historia de los casos de desvío de aeronaves, vemos como éstos han sido causados por personas ajenas a la tripulación que se encontraban a bordo de las mismas aeronaves desviadas.

En segundo lugar, la violencia y depredación son formas de manifestación del delito de piratería aérea, en tanto que en el desvío de aeronaves, aquéllos no son sino medios que pueden o no ser utilizados para lograr el desvío, y es precisamente la acción de desviar, el verbo núcleo de este delito.

En tercer lugar, para que se configure la piratería aérea poco importa el que, como resultado de la violencia ejercida, se haya alterado la ruta de la aeronave afectada, mientras que en el tipo materia de nuestro examen, es indispensable que se altere el plan de vuelo trazado para una aeronave o que se cambie su destino, o al menos, ésta debe ser la intención del sujeto activo, pues de otra manera podría estarse configurando cualquier delito menos el de desvío de una aeronave.

Otras características de índole más bien circunstancial que legal, pero que también nos auxilian en la distinción, son:

El pirata es un sujeto que hace de la piratería un modus vivendi; salvo algunas excepciones, el que cometía un acto de piratería, no lo hacía en forma aislada



da y espontánea, sino que lo hacía en unión de otros individuos que se dedicaban a la rapiña en el mar, barco tras barco. En cambio, el que desvía una aeronave difícilmente vuelve a repetir su acción.

El móvil que inspira al pirata, ha sido siempre el alcanzar un lucro; en el desvío de aeronaves han concurrido diversos motivos que forman una gama heterogénea, entre los que predomina fundamentalmente el móvil político. "El secuestro o apoderamiento de aeronaves tiene, en este supuesto, su razón de ser en una medida coercitiva o de represalia contra el país del pabellón de la aeronave, o ésta se utiliza como medio de evasión del país de despegue, con objeto de hurtarse al régimen político imperante. Constituyen el primer caso la mayor parte de los secuestros que se cometen con dirección a Cuba, como acto de represalia de este país contra el bloqueo a que le somete los Estados Unidos; igualmente encuadran en este grupo los secuestros cometidos por los bandos contendientes en el Próximo Oriente especialmente por los comandos árabes pertenecientes al Frente de Liberación de Palestina. En el segundo caso, se encuentran las desviaciones de rutas de aeronaves, desde los países del telón de acero hacia los países no comunistas o viceversa". (15)

Para concluir este capítulo, cabe citar aquí las siguientes palabras del licenciado Desiderio Graue: "...obviamente la diversidad de actos delictuosos cometidos recientemente a bordo de las aeronaves por personas ajenas a las tripulaciones, no encajan en la tipificación tradicional de piratas ni de actos de piratería, pero en realidad ello carece de relevancia práctica, pues-

dichos actos, analizados en cada caso específico si son-  
constitutivos de una serie muy grave de delitos..." (16)

Esta serie de delitos a que se refiere el licenciado - -  
Graue incluye en gran parte el desvío ilícito de aeronava-  
ves, a cuyo examen dedicamos el siguiente capítulo.

NOTAS AL CAPITULO IV

1) WHARTON, citado por CUELLO CALON, Eugenio, en Derecho Penal, parte especial, t. II, Ed. Bosch, Barcelona, 1955, p. 31.

2) FONTAN BALESTRA, Carlos, Derecho Penal, parte especial, Ed. Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1962, p. 597.

3) Cfr. QUINTANO RIPOLLES, Antonio, en Comentarios al Código penal, vol. II, Ed. Revista de Derecho-privado, Madrid, 1946, p. 34.

4) Para la elaboración del aspecto histórico-de la piratería, se consultaron las siguientes obras y trabajos:

Voz "Pirata", en Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana, t. XLIV, Ed. Espasa-Calpe, Bilbao, Madrid, Barcelona, 1921, pp. 1301 y sigtes.

Voz "Piratería", en ibidem, pp. 1302 y sigtes.

Voz "Piratería" (Delitos de), en Enciclopedia Jurídica Omeba, t. XXII, Bibliográfica Omeba, Buenos Aires, 1964, pp. 332 y sigtes.

VIEIRA, Manuel A., Derecho penal internacional y derecho internacional penal, Fundación de Cultura Universitaria, Montevideo, 1969, pp. 271 y sigtes.

GOSSE, Philip, Los piratas del oeste-Los piratas del oriente, 3a. ed., Espasa Calpe, Buenos Aires, - 1948, pp. 11 y sigtes.

5) Vid QUINTANO RIPOLLES, Antonio en op. cit., p. 33.

6) Ibidem, p. 34.

7) Cfr. MANCINI, Vincenzo, Trattato di Diritto Penale, t.I., Torino, 1933, p. 142.

8) Citado por QUINTANO RIPOLLES, Antonio, en Compendio de Derecho penal, vol. II, Parte especial, Ed. Revista de Derecho privado, Madrid, 1958, p. 13.

9) Citado por GRAUE, Desiderio, en Delitos en materia de vías internacionales de comunicación, La piratería aérea, en Criminalia, Año XXXVI, número 4, Ediciones Botas, México, abril de 1970.

10) SOLER, Sebastián, Derecho penal argentino, t. IV, Buenos Aires, 1956, p. 583.

11) Cfr. el Compendio, ya citado, de este autor, p. 13.

12) CUELLO CALON, Eugenio, Derecho penal, parte especial, t. II, 9a. edición, Bosch, Barcelona, 1955.

13) Vid. op. cit., p. 165.

14) Cfr. GOMEZ, Eusebio, Tratado de Derecho penal, t. V, Compañía argentina de editores, Buenos Aires, 1941, p. 80.

15) BRAVO NAVARRO, Martín, Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo, en Revista Española de Derecho internacional, p. 795 y sigtes.

16) Op. cit., p. 169.

## CAPITULO V

### EL DELITO DE DESVIO DE AERONAVES

SUMARIO: 1. Antecedentes. 2. El Convenio de Tokio de 1963. 3. El Convenio de La Haya de 1970. 4. El Código Penal mexicano.

1. El primer antecedente que se tiene de un caso de desvío de aeronaves, se remonta al año de 1930 en que un grupo de revolucionarios del Perú huyeron de su país apoderándose del control de una aeronave de tal nacionalidad que desviaron de su ruta. Hubo necesidad de que pasaran diecisiete años para que este tipo de hechos se repitieran; pero de 1947 hasta el 25 de octubre de 1971 <sup>(1)</sup> se conocen 318 casos de desvío de aeronaves consumados o en grado de tentativa, en los que 400 personas perdieron la vida y se atacaron aeronaves de 52 distintos países. En este aspecto, el país que ha resultado más afectado han sido los Estados Unidos de América.

Puede establecerse una distinción entre las etapas que se aprecian en el desarrollo de esta reciente forma de delincuencia; una primera etapa que va de agosto de 1947 a marzo de 1953, en la cual se presentaron 14 casos de desvío perpetrados principalmente por personas que huían hacia países del bloque occidental, ante la situación política que prevalecía en Europa Oriental. Una

segunda etapa corresponde a los años de 1958 a 1960 y en ella se realizaron once casos consumados de desvío aéreo en los cuales los actores principales eran fugitivos del régimen de Fidel Castro que se dirigían a los Estados Unidos de América.

Por último, la tercera etapa, que se inició en el año de 1961 y que a partir de 1967 registra un ritmo de crecimiento muy intenso, ofrece como característica predominante en la gran mayoría de los casos, un cambio de dirección en el tránsito de aeronaves desviadas: a partir de 1961 se registran los primeros casos de desvío desde países no socialistas hacia países socialistas, principalmente Cuba.

Los móviles que se han presentado en la tercera etapa no corresponden únicamente al deseo de evadirse de un régimen político o social determinado, sino que se presentan en forma muy variada. En gran parte ellos han sido de índole política, pero también un buen número obedecen a desajustes psíquicos del o los sujetos activos, o al deseo ilícito de hacerse fácilmente de grandes cantidades de dinero obtenidas como rescate en algunos de los casos más recientes.

Un móvil más ha sido el escapar de la justicia, por parte de reos del orden común. También el empleo del desvío de aeronaves como medio de chantaje político ha sido frecuente, especialmente en el Medio Oriente.

En sí, todo desvío de aeronaves es un delito espectacular que llama poderosamente la atención de la opinión pública mundial; sin embargo, existen casos que-

ocupan un lugar especial por la forma misma de su realización o por los personajes involucrados en ellos. Como muestra del primer tipo, podemos anotar el desvío masivo de cinco aeronaves llevado a cabo en septiembre de 1970, como parte de un plan del Frente de Liberación Nacional de Palestina para lograr que fueran puestos en libertad algunos comandos árabes presos en Israel, Alemania y Suiza. Aun cuando uno de los desvíos fracasó, se logró el apoderamiento de cuatro aeronaves de nacionalidades distintas (dos estadounidenses, una británica y una suiza). Tres de ellas fueron desviadas a una zona desértica de Jordania y la otra a El Cairo, y tanto los tripulantes como los pasajeros quedaron como rehenes de los terroristas. A cambio de la vida de los detenidos, Alemania Occidental y Suiza liberaron a seis guerrilleros árabes y el Reino Unido accedió a dar libertad a Leila Khaled, quien había participado en el desvío que fracasó en territorio de Inglaterra. No obstante ello, las aeronaves fueron destruídas.

Otro ejemplo de desvío con fines políticos, fue el secuestro del ex Primer Ministro del Congo, Moisés Tshombe, cuando volaba a bordo de un avión especial que fue desviado hacia Argel. En este suceso se señaló como responsables a los gobiernos de Argel y de la República Democrática del Congo.

Los actos de desvío ilícito de aeronaves han merecido la reprobación por parte de casi todos los países de la comunidad internacional. La excepción son algunos Estados árabes, por ejemplo Siria que incluso expidió en 1969 una serie de estampillas postales con la efigie de dos guerrilleros palestinos y al fondo el fusela-



je ardiente de una aeronave secuestrada por éstos. Los perjuicios que sufre la aviación civil internacional con tales hechos son incalculables; además de las ominosas pérdidas humanas y materiales, en general la seguridad de la aviación se ve seriamente comprometida. La repulsa mundial ante esta forma de criminalidad se ha manifestado tanto en medidas preventivas y represivas en el orden interno de muchos países, como en resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas y en convenciones internacionales que buscan una homogeneidad de la legislación punitiva de todos los países para asegurar una efectiva protección contra estos actos.

2. Respecto al Convenio de Tokio de 1963, (2) ha sido ya objeto de examen en el capítulo III del presente trabajo y sabemos que no trata exclusivamente del desvío ilícito de aeronaves. Como lo vimos en su oportunidad, el citado Convenio ofrece una serie de normas que solucionan ciertos problemas de validez espacial de la ley penal cuando a bordo de aeronaves se cometen actos constitutivos de infracciones a las leyes penales, o que, sin serlo, ponen en peligro la seguridad de la navegación aérea, cuando aquéllas se encuentran en vuelo sobre alta mar o en la superficie de zonas situadas fuera del territorio de un Estado.

En lo referente al apoderamiento ilícito de aeronaves, considerado en el Capítulo IV del Convenio como la comisión de cualquier acto ilícito de apoderamiento, interferencia, o ejercicio del control de una aeronave en vuelo, se acordó que el Estado contratante en cuyo territorio aterrice una aeronave que ha sido desviada, se compromete a procurar que el comandante legítimo recobre

el control sobre aquélla y a que los tripulantes y pasajeros continúen su viaje tan pronto como sea factible.

El propósito esencial del Convenio de Tokio - consiste, mas que en reprimir el desvío ilícito de aeronaves, en evitar que se puedan presentar casos en los que, realizado alguno de los hechos que define, pueda quedar impune el responsable por conflictos de jurisdicción penal.

Asimismo en el Convenio de Tokio se acordó - otorgar a los comandantes de aeronaves facultades especiales para imponer medidas coercitivas en contra de personas que han cometido o que se sospeche puedan cometer alguno de los actos que el Convenio contempla. Estas facultades también se otorgan a cualquier miembro de la tripulación en situaciones urgentes, y en todos los casos cesan cuando se aterriza en territorio de un Estado-contratante, al cual se le entregará la o las personas - que han sido objeto de dichas medidas.

3. Acerca del Convenio de La Haya de 1970, - (3) debemos expresar que fue abierto a la firma el 16 de diciembre de 1970 como resultado de una Conferencia diplomática convocada bajo los auspicios de la Organización de Aviación Civil Internacional. En la misma fecha, 50 de las 77 naciones representadas lo firmaron.

Mediante el Convenio de La Haya se buscó dar - una respuesta apropiada a la crisis planteada a la aviación civil internacional por la grave incidencia de desvío de aeronaves sufrida durante los años de 1968 y 1969.

De acuerdo con el artículo 13 párrafo tercero del Convenio, éste entró en vigor el 14 de octubre de 1971, al haber alcanzado la ratificación de diez de los países signatarios. Nuestro país es signatario del Convenio y la aprobación al mismo por parte del Senado fue publicada en el Diario Oficial del 13 de enero de 1972, pero a la fecha no ha sido ratificado.

El Subcomité sobre el secuestro de aeronaves, que fue encargado por el Comité Jurídico de la OACI para redactar el proyecto que más tarde se convertiría en Convenio, intentó incluir en tal documento los medios legales que impedirían en el futuro la impunidad de los autores del desvío de aeronaves por falta de una tipificación especial de tal hecho en la legislación del país en cuyo territorio fuera detenido, o bien porque la extradición del delincuente al país interesado en ejercer su jurisdicción fuera impracticable.

El artículo 1° del Convenio contiene una definición del delito de apoderamiento ilícito de una aeronave (al cual se refiere exclusivamente como 'el delito'), en la siguiente forma:

"Artículo 1°. Comete un delito (que en adelante se denominará 'el delito') toda persona que, a bordo de una aeronave en vuelo,

a) Ilícitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de tal aeronave, ejerza el control de la misma o intente cometer cualquiera de tales actos.

b) Sea cómplice de la persona que cometa o intente cometer cualquiera de tales actos".

Algunos países pretendieron durante la confe--  
rencia que discutió el proyecto de convenio, que éste --  
dispusiera cuál sería la pena mínima que los Estados con  
tratantes se obligarían a aplicar para este delito. Ello  
no fructificó, pero sí se aceptó establecer en el artículo  
2º que se aplicarían penas severas, sin hacer ninguna  
especificación.

El artículo 3 del Convenio limita su aplica--  
ción a los hechos cometidos a bordo de aeronaves civiles  
en vuelo, el cual es entendido (en esto se amplía el con  
cepto del Convenio de Tokio), desde el momento en que se  
cierran las compuertas externas del aparato después del-  
embarque hasta que éstas vuelven a abrirse para el desembar  
que.

También en el mismo artículo se prevé la apli-  
cación del Convenio exclusivamente para casos en que in-  
terviene un elemento extraterritorial en la comisión del  
delito, o para el caso en que el presunto responsable --  
"...es hallado en el territorio de un Estado distinto --  
del de matrícula de la aeronave" (párrafo 5).

Otros puntos sobresalientes del Convenio de La  
Haya son los siguientes:

a) El artículo 4º párrafo 1 asegura que cada-  
Estado contratante establezca su jurisdicción para juz--  
gar, tanto del delito definido como de cualquier otro ac  
to de violencia que el presunto responsable cometiere en

relación directa con aquél cuando el delito se cometa a bordo de una nave matriculada en tal Estado o, cuando, - sin ser así, aterriza en su territorio o, por último, -- cuando el arrendatario de la aeronave afectada tiene su oficina principal o su domicilio permanente en dicho Estado contratante.

b) El principio de la justicia mundial se incorpora en el párrafo 2º del artículo 4º que dispone:

"2. Asimismo, cada Estado Contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre el delito en el caso de que - el presunto delincuente se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición.."

Tal principio lo vemos desarrollado en forma - más precisa en el artículo 7º que determina:

"Artículo 7. El Estado Contratante en cuyo territorio sea hallado el presunto delincuente, - si no procede a la extradición del mismo, someterá el caso a sus autoridades competentes a efectos de enjuiciamiento, sin excepción alguna y con independencia de que el delito haya - sido o no cometido en su territorio. Dichas - autoridades tomarán su decisión en las mismas condiciones que las aplicables a los delitos - comunes de carácter grave, de acuerdo con la - legislación de tal Estado".

Con lo anterior se pretende que el Estado a - que se refiere el artículo, juzgue al presunto delincuente aun cuando pueda considerar que lo movieron a actuar - razones de carácter político.

c) En lo que toca a la extradición, aun cuando no triunfó la posición que pretendía hacer del Convenio un tratado de extradición por el delito contemplado, se incluyen en el artículo 8 un número de disposiciones - que suponen un notable adelanto con respecto al Convenio de Tokio.

En primer lugar, se convino que el delito se - considerará incluido en los tratados de extradición celebrados entre los Estados contratantes, y que en todo futuro tratado de este tipo, se incluirá también como caso de extradición.

En el segundo párrafo se establece que a falta de un tratado de extradición, considerado necesario por - un Estado contratante para acceder a la solicitud que le hace otro para la entrega de un presunto responsable, podrá éste discrecionalmente considerar al Convenio como - la base jurídica para otorgar la extradición, pero sujeta a las demás condiciones exigidas por el derecho del - Estado requerido.

Otro aspecto importante de la extradición fue - cubierto en el tercer párrafo del artículo comentado que atiende a la extradición entre países contratantes que - no requieren para ella de un tratado, y dispone que dichos Estados reconocerán al delito como un caso de extradición.

Finalmente el artículo 4 plantea una ficción - legal consistente en que el delito será considerado para efectos de la extradición, como ejecutado tanto en el lugar donde ocurrió como en el territorio de los Estados - a que nos hemos referido en el inciso a) de este apartado.

El Convenio de La Haya es en síntesis, un instrumento que puede resultar muy útil para combatir y reducir a un mínimo razonable el número de casos de desvío de aeronaves, pues reconocemos que pensar en su total de saparición sería un tanto utópico actualmente.

Uno de los efectos más positivos del Convenio es que, de llegar a aplicarse en forma efectiva, permirá que se acabe el atractivo que muchas veces encuentran quienes ejecutan el desvío de una aeronave, en la impunidad que les resulta de la falta de una acción coordinada del mayor número de países con el fin de acabar con estos actos.

Para concluir con esta parte, sólo mencionaremos someramente el Convenio para la supresión de actos - ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, que - fue abierto a la firma en Montreal en septiembre de 1971. El Convenio de Montreal, como se le conoce, se ocupa de otros actos ilícitos distintos del desvío de aeronaves - que últimamente se han venido repitiendo en todo el mundo y afectan notablemente en forma perjudicial a la aviación civil internacional. Dichos actos son definidos en el artículo 1º del Convenio y consisten fundamentalmente en ataques externos contra los aviones comerciales o instalaciones necesarias para la navegación aérea, y en la-

colocación de substancias o artefactos dentro de una aeronave en servicio, susceptible de destruir o causar daños sustanciales a tal aeronave.

En general, el Convenio de Montreal sigue los lineamientos del de La Haya, en cuanto que significa una aceptación del principio de justicia universal para juzgar los delitos de que trata.

Mucho se ha hablado a últimas fechas de una acción conjunta de todos los Estados para que las medidas adoptadas contra el desvío de aeronaves y otros atentados contra la aviación civil sean observadas por todos los Estados sin distinción. En el Consejo de la OACI se adoptaron en octubre de 1970 dos resoluciones, presentadas una por Estados Unidos de América y otra por Canadá, que hacen un llamado a la acción de los Estados en la forma de un bloqueo de comunicaciones aéreas contra aquellos países que, de una manera u otra entorpezcan la acción contra las interferencias a la aviación civil internacional, o que falten a las obligaciones que al respecto les impone el Derecho internacional. El tema fue relegado a segundo término al resaltarse que el tipo de acción que se quería tomar era más bien competencia exclusiva del Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas.

4. Por iniciativa del Poder Ejecutivo que aprobó el Congreso de la Unión, el 27 de diciembre de 1968 entró en vigor una reforma al Código Penal para el Distrito y Territorios Federales en Materia del Fuero Común y para toda la República en Materia del Fuero Federal, en la cual el tipo de "desvío ilícito de aeronaves"



quedó incluido desde esa fecha en nuestra legislación pe  
nal, como una adición al artículo 170, en la siguiente -  
forma:

"Artículo 170.

...

Asimismo, se impondrá prisión de cinco a vein-  
te años, sin perjuicio de la pena que corres-  
ponda por otros delitos que cometa, al que hi-  
ciere cambiar de destino una aeronave valiéndo  
se de amenazas, violencia, intimidación, o por  
cualquier otro medio ilícito, o la hiciere des-  
viar de su ruta".

En la iniciativa de referencia, se reconoció -  
como fin de la reforma: "...tutelar la seguridad en el-  
tránsito aéreo, proteger la vida de las personas, la vía  
de comunicación, el medio de transporte y el patrimonio,  
tanto de particulares, como de quienes se dedican en for  
ma comercial a prestar tan importante servicio, estable-  
ciendo una figura delictuosa que sancione con ejemplari-  
dad a sus infractores".

Antes de la reforma citada, se castigaba a los  
responsables de cometer los actos que define el tipo - -  
creado, mediante la aplicación acumulada de tipos distin-  
tos, tales como: robo de uso, ataques a las vías de co-  
municación, amenazas, privación ilegal de libertad, por-  
tación de armas prohibidas, etc.

Un complemento a la reforma aludida en la lu-  
cha contra el desvío de aeronaves, ha sido el nombramien-  
to de una "Comisión Nacional de seguridad aeroportuaria"

integrada por funcionarios de las Secretarías de Comunicaciones y Transportes, de Hacienda y Crédito Público, de Gobernación, de Salubridad y de la Procuraduría General de la República. Esta comisión cuenta con comités locales en los aeropuertos principales del país y cumple una labor eminentemente preventiva, no sólo del delito de desvío de aeronaves sino de otros atentados en tierra y sabotajes a la aviación civil.

A la luz del Convenio de Tokio, la inclusión del tipo "desvío de aeronaves" en nuestro Código Penal es un indudable adelanto que debe ser seguido por otras reformas al mismo ordenamiento en materia de jurisdicción y que sugerimos ya en el capítulo III.

Aunque México no ha ratificado todavía el Convenio de La Haya, que ya fue aprobado por el Senado de la República, nuestra legislación desde antes de que se esbozara siquiera el proyecto del Convenio se encuentra adecuada en su mayor parte al contenido del mismo.

En efecto, como se aprecia del texto del párrafo tercero del artículo 170 antes indicado, la definición que se hace del desvío de aeronaves coincide en esencia con la definición del Convenio de La Haya, e igualmente se sanciona tal hecho en nuestro Código con una pena severa: 5 a 20 años de prisión.

Empero debemos mencionar que nos parece más comprensivo y adecuado el concepto "se apodere...(o) ejerza el control" que utiliza el Convenio, en vez del que emplea nuestro Código: "...hiciera cambiar de destino... o la hiciera cambiar de ruta", pues si bien esto -

último es casi siempre el resultado de la acción, el peligro real que representa el hecho es el apoderamiento ilícito de la aeronave o el ejercicio de su control por persona ajena a su tripulación. También debería indicar se el hecho de que la aeronave se encuentre en vuelo.

Asimismo, de ratificarse el Convenio, habrá necesidad de especificar en el artículo indicado que la tentativa será castigada en forma idéntica al delito consumado, como excepción a lo que dispone el artículo 63 del Código Penal de México.

Una consecuencia más que implica la ratifica---ción del Convenio de La Haya es la necesaria previsión en el Código Penal mexicano del principio según el cual se determine la jurisdicción mexicana sobre el presunto-responsable de un desvío de aeronaves, aun cuando no se diera ninguna de las situaciones previstas en su capítulo preliminar, cuando éste se halle en territorio mexicano y no se realice su extradición por razón del móvil que lo pueda haber impulsado a cometer el delito. De igual manera la jurisdicción de México deberá extenderse para juzgar de los delitos que se perpetraren en cone---xión con el apoderamiento ilícito de la aeronave, aun cuando aquéllos no tuvieran efectos en México.

NOTAS AL CAPITULO V

1) Los datos que se citan sobre casos de desvío de aeronaves, fueron tomados del artículo Political-Aspects of Hijacking, de Narinder Aggarwala en "International Conciliation", N° 585, editado por Carnegie Endowment for International Peace, Nueva York, noviembre de 1971, págs. 7 y sigs.

2) Ver el "Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves", elaborado en Tokio el 14 de septiembre de 1963.

3) Ver el "Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves", firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, documento N° 8920, Organización de Aeronáutica Civil Internacional, Montreal, 1970.

## C O N C L U S I O N E S

PRIMERA: La navegación aérea, a pesar de tener una vida relativamente corta en comparación con - - otros medios de transporte, surgió con un ritmo de evolución cada vez más acelerado.

SEGUNDA: En un principio no se apreciaba debidamente el valor que tenía la navegación aérea para fines distintos de los meramente bélicos. Con el tiempo, - ha llegado a convertirse en uno de los pilares sobre - los que descansan una larga serie de actividades esenciales para la vida humana: intercambio de productos materiales y culturales, transporte pronto y seguro a cualquier parte del mundo, turismo, y comunicación que permita la solidaridad entre las naciones.

TERCERA: En forma paralela a la evolución misma de la aeronavegación, se ha desarrollado una actividad legislativa de importancia que la regula en todos - sus aspectos.

CUARTA: Como resultado de la reglamentación - internacional de la navegación aérea se acepta como principio básico la soberanía exclusiva de todo Estado sobre el espacio aéreo de su territorio.

QUINTA: El margen de seguridad que ofrece la navegación aérea es cada vez mayor gracias a los adelantos técnicos, traduciéndose esto en un crecimiento anual del volumen de pasajeros y carga transportados por el ai re.

SEXTA: Se llama "Derecho penal internacional" a un conjunto de normas que determinan la jurisdicción - aplicable a acciones punibles que poseen elementos supra nacionales, y estudiamos tal disciplina independientemen te de lo controvertible de su título.

SEPTIMA: Los cuatro principios básicos que ri gen al "Derecho penal internacional" se aplican en el Có digo Penal mexicano aceptando como regla general al de - territorialidad y combinándolo con los demás como casos de excepción.

OCTAVA: La extradición es una parte fundamental del "Derecho penal internacional" que permite el e-- jercicio de la función represiva de los Estados en casos en que los efectos de la acción punible rebasan los marcos de sus fronteras.

NOVENA: La fuente principal de la extradición son los tratados internacionales, la ley interna, convenios de reciprocidad y excepcionalmente, la costumbre.

DECIMA: En el caso de México, a falta de tratados en la materia, que son muchos, es aplicable la Ley de Extradición de la República Mexicana del año de 1897, que por haber sido formulada bajo la vigencia de la Cóns titución anterior guarda aspectos de anticonstitucionali dad que hacen recomendable sustituirla por otra más adecuada.

DECIMAPRIMERA: Para que un tratado de extradición excluya de su aplicación a un delito por otorgarse asilo al presunto responsable del mismo, es necesario regular específicamente tal situación.

DECIMASEGUNDA: Nos unimos a los autores que estiman que el llamado Derecho Internacional Penal, considerado como una disciplina jurídica con fuentes, normas y principios propios no puede existir sin una renuncia considerable a la soberanía de los Estados y sin la creación de un Tribunal penal superestatal, lo cual hace utópico por el momento pensar en su existencia.

DECIMATERCERA: Por lo anterior, consideramos que los llamados delitos internacionales, no son sino el producto de medidas nacionales tendientes a unificar la represión de los mismos, pero éstos solo pueden ser sancionados por los Estados en lo individual.

DECIMACUARTA: Al aparecer la navegación aérea surgieron nuevos principios de Derecho aplicables únicamente a este medio de transporte, pero también se tomaron de otras ramas del Derecho principios que también tienen aplicación al transporte aéreo. De manera similar, el Derecho penal ya conocía algunos de los delitos que se presentaron en relación con el transporte aéreo, pero en muchos casos, hubo necesidad de crear nuevos tipos que sancionaran atentados contra la navegación aérea que antes no habían sido definidos.

DECIMAQUINTA: La jurisdicción de un Estado se extiende al espacio aéreo de su territorio cuyos límites son los de la atmósfera misma.

DECIMASEXTA: Las modalidades del transporte aéreo impusieron una rectificación de los principios tradicionales del llamado "Derecho penal internacional", - misma que se ha hecho en la legislación penal mexicana. Sin embargo, esta requiere de ciertas reformas para hacerla congruente con el Convenio de Tokio de 1963, del cual es parte México, y que ayuda a salvar algunas lagunas que en esta materia se nos presentan.

DECIMASEPTIMA: La piratería es una figura delictiva que si bien llegó a perturbar notablemente el orden internacional en el pasado, en la actualidad se puede decir que ha desaparecido y su estudio tiene más valor histórico que práctico.

DECIMAOCTAVA: La piratería decayó en el mundo, más que por las medidas de orden jurídico tomadas para combatirla, por los adelantos alcanzados por la técnica de las comunicaciones y del medio de transporte marítimo.

DECIMANOVENA: De acuerdo con la definición tradicional de piratería, plasmada en el artículo 15 de la Convención internacional sobre alta mar de Ginebra de 1958 y consiguientemente recogida por nuestra propia legislación, sí puede hablarse de "piratería aérea", pero ésta es esencialmente distinta del delito de desvío ilícito de una aeronave.

VIGESIMA: El desvío de aeronaves es un atentado a la seguridad de la navegación aérea que, especialmente a partir del año de 1967, ha cobrado un auge creciente.



VIGESIMAPRIMERA: Los perjuicios que ha sufrido la navegación aérea con motivo de la aparición de esta forma delictiva son incalculables, tanto por el número de vidas que se han perdido, como por los daños materiales y, también muy importante, porque compromete la misma seguridad de la navegación aérea.

VIGESIMASEGUNDA: La reacción de los gobiernos de la mayor parte de los Estados ha cristalizado en distintas formas, de las cuales son particularmente interesantes los Convenios de Tokio de 1963 y de La Haya de 1970.

VIGESIMATERCERA: El Convenio de Tokio contiene normas útiles para evitar que por conflictos de jurisdicción penal, el autor de un delito cometido a bordo de una aeronave, incluido el desvío de la misma, pueda quedar impune. También trata de combatir con otros medios, que a la postre resultaron débiles, al desvío de aeronaves.

VIGESIMACUARTA: Reconocemos que difícilmente llegará a desaparecer el delito de desvío de aeronaves, sin embargo el Convenio de La Haya de 1970 puede convertirse en un instrumento muy útil para abatir la incidencia de este delito si las naciones se proponen su aplicación, con sinceridad y sin excepciones.

VIGESIMAQUINTA: Por reformas del año de 1968, el Código penal mexicano definía antes del Convenio de La Haya el delito de desvío de aeronaves, al cual aplica desde entonces sanciones severas. También existe en la-

ley penal mexicana una gran congruencia con el contenido general del Convenio de La Haya. De todas maneras, al ratificarse éste habrá necesidad de proceder a nuevas reformas.

A P E N D I C E

CONVENIO PARA LA REPRESION DEL  
APODERAMIENTO ILCITO DE AERONAVES

PREAMBULO:

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO.

CONSIDERANDO que los actos ilícitos de apoderamiento o ejercicio del control de aeronaves en vuelo ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes, afectan gravemente a la explotación de los servicios aéreos y socavan la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la aviación civil;

CONSIDERANDO que la realización de tales actos les preocupa gravemente;

CONSIDERANDO que, a fin de prevenir tales actos, es urgente prever las medidas adecuadas para sancionar a sus autores,

HAN CONVENIDO LO SIGUIENTE:

Artículo 1. Comete un delito (que en adelante se denominará el delito) toda persona que, a bordo de una aeronave en vuelo,

a) ilícitamente, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación, se apodere de tal aeronave, ejerza el control de la misma, o intente cometer cualquiera de tales actos.

b) sea cómplice de la persona que cometa o intente cometer cualquiera de tales actos.

Artículo 2. Los Estados Contratantes se obligan a establecer para el delito penas severas.

Artículo 3. 1. A los fines del presente Convenio, se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierren todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo.

2. El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.

3. El presente Convenio se aplicará solamente si el lugar de despegue o el de aterrizaje real de la aeronave, a bordo de la cual se cometa el delito, está situado fuera del territorio del Estado de su matrícula, ya se trate de una aeronave en vuelo internacional, ya en vuelo interno.

4. En los casos previstos en el artículo 5, - no se aplicará el presente Convenio si el lugar de despegue y el de aterrizaje real de la aeronave, a bordo de la cual se cometa el delito, están situados en el territorio de uno solo de los Estados referidos en dicho Artículo.

5. No obstante lo dispuesto en los párrafos - 3 y 4 del presente artículo, se aplicarán los artículos- 6, 7, 8 y 10, cualquiera que sea el lugar de despegue o de aterrizaje real de la aeronave, si el delincuente o - el presunto delincuente es hallado en el territorio de - un Estado distinto del de matrícula de dicha aeronave.

Artículo 4. 1. Cada Estado contratante tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdic---ción sobre el delito y sobre cualquier acto de violencia cometido por el presunto delincuente contra los pasaje---ros o la tripulación, en relación directa con el delito, en los casos siguientes:

a) Si el delito se comete a bordo de una aero---nave matriculada en tal Estado;

b) si la aeronave, a bordo de la cual se come---te el delito, aterriza en su territorio con el presunto-delincuente todavía a bordo;

c) si el delito se comete a bordo de una aero---nave dada en arrendamiento sin tripulación a una persona que en tal Estado tenga su oficina principal o, de no te---ner tal oficina, su residencia permanente.

2. Asimismo, cada Estado Contratante tomará - las medidas necesarias para establecer su jurisdicción - sobre el delito en el caso de que el presunto delincuente se halle en su territorio y dicho Estado no conceda - la extradición, conforme al artículo 8, a los Estados - previstos en el párrafo 1 del presente artículo.

3. El presente Convenio no excluye ninguna ju - risdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacio - nales.

Artículo 5. Los Estados Contratantes que cons - tituyan organizaciones de explotación en común del trans - porte aéreo u organismos internacionales de explotación - que utilicen aeronaves que sean objeto de una matrícula - común o internacional, designarán, con respecto a cada - aeronave, según las circunstancias del caso, el Estado - de entre ellos que ejercerá la jurisdicción y tendrá las - atribuciones del Estado de matrícula de acuerdo con el - presente Convenio, y lo comunicarán a la Organización de - Aviación Civil Internacional, que lo notificará a todos - los Estados Partes en el presente Convenio.

Artículo 6. 1. Todo Estado Contratante en cu - yo territorio se encuentre el delincuente o el presunto - delincuyente, si considera que las circunstancias lo jus - tifican, procederá a la detención o tomará otras medidas - para asegurar su presencia. La detención y demás medi - das se llevarán a cabo de acuerdo con las leyes de tal - Estado, y se mantendrán solamente por el período que sea - necesario a fin de permitir la iniciación de un procedi - miento penal o de extradición.

2. Tal Estado procederá inmediatamente a una investigación preliminar de los hechos.

3. La persona detenida de acuerdo con el párrafo 1 del presente artículo tendrá toda clase de facilidades para comunicarse inmediatamente con el representante correspondiente del Estado de su nacionalidad que se encuentre más próximo.

4. Cuando un Estado, en virtud de este artículo, detenga a una persona, notificará inmediatamente tal detención y las circunstancias que la justifican, al Estado de matrícula de la aeronave, al Estado mencionado en el artículo 4, párrafo 1 c), al Estado del que sea nacional el detenido y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el párrafo 2 del presente artículo, comunicará sin dilación sus resultados a los Estados antes mencionados e indicará si se propone ejercer su jurisdicción.

Artículo 7. El Estado Contratante en cuyo territorio sea hallado el presunto delincuente, si no procede a la extradición del mismo, someterá el caso a sus autoridades competentes a efectos de enjuiciamiento, sin excepción alguna y con independencia de que el delito haya sido o no cometido en su territorio. Dichas autoridades tomarán su decisión en las mismas condiciones que las aplicables a los delitos comunes de carácter grave, de acuerdo con la legislación de tal Estado.

Artículo 8. 1. El delito se considerará incluido entre los delitos que den lugar a extradición en todo tratado de extradición celebrado entre Estados Con-

tratantes. Los Estados Contratantes se comprometen a incluir el delito como caso de extradición en todo tratado de extradición que celebren entre sí en el futuro.

2. Si un Estado Contratante, que subordine la extradición a la existencia de un tratado, recibe de otro Estado Contratante, con el que no tiene tratado, una solicitud de extradición, podrá discrecionalmente considerar el presente Convenio como la base jurídica necesaria para la extradición referente al delito. La extradición estará sujeta a las demás condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido.

3. Los Estados Contratantes que no subordinen la extradición a la existencia de un tratado reconocerán el delito como caso de extradición entre ellos, sujeto a las condiciones exigidas por el derecho del Estado requerido.

4. A los fines de la extradición entre Estados Contratantes, se considerará que el delito se ha cometido, no solamente en el lugar donde ocurrió, sino también en el territorio de los Estados obligados a establecer su jurisdicción de acuerdo con el artículo 4, párrafo 1.

Artículo 9. 1. Cuando se realice cualquier acto de los mencionados en el artículo 1 a) o sea inminente su realización, los Estados Contratantes tomarán todas las medidas apropiadas a fin de que el legítimo comandante de la aeronave recobre o mantenga su control.



2. En los casos previstos en el párrafo anterior, cada Estado Contratante en cuyo territorio se encuentren la aeronave, o los pasajeros o la tripulación, facilitará a los pasajeros y a la tripulación la continuación del viaje lo antes posible y devolverá sin demora la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

Artículo 10. 1. Los Estados Contratantes seprestarán la mayor ayuda posible por lo que respecta a todo proceso penal relativo al delito y a los demás actos mencionados en el artículo 4. En todos los casos, la ley aplicable para la ejecución de una petición de ayuda será la del Estado requerido.

2. Sin embargo, lo dispuesto en el párrafo precedente no afectará a las obligaciones derivadas de cualquier tratado bilateral o multilateral que regule, en todo o en parte, lo relativo a la ayuda mutua en materia penal.

Artículo 11. Cada Estado Contratante notificará lo antes posible al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con su legislación nacional, cualquier información pertinente que tenga en su poder referente a:

- a) Las circunstancias del delito;
- b) las medidas tomadas en aplicación del artículo 9;
- c) las medidas tomadas en relación con el delincuente o el presunto delincuente y, especialmente, el

resultado de todo procedimiento de extradición u otro -  
procedimiento judicial.

Artículo 12. 1. Las controversias que surjan entre dos o más Estados Contratantes con respecto a la - interpretación o aplicación de este Convenio, que no pue-  
dan solucionarse mediante negociaciones, se someterán a-  
arbitraje, a petición de uno de ellos. Si en el plazo -  
de seis meses contados a partir de la fecha de presenta-  
ción de la solicitud de arbitraje las Partes no consi---  
guen ponerse de acuerdo sobre la forma del mismo, cual---  
quiera de las Partes podrá someter la controversia a la-  
Corte Internacional de Justicia, mediante una solicitud-  
presentada de conformidad con el Estatuto de la Corte.

2. Todo Estado, en el momento de la firma o -  
ratificación de este Convenio o de su adhesión al mismo,  
podrá declarar que no se considera obligado por el párra-  
fo anterior. Los demás Estados Contratantes no estarán-  
obligados por el párrafo anterior ante ningún Estado que  
haya formulado dicha reserva.

3. Todo Estado Contratante que haya formulado  
la reserva prevista en el párrafo anterior podrá retirar-  
la en cualquier momento notificándolo a los Gobiernos de  
positarios.

Artículo 13. 1. El presente Convenio estará-  
abierto a la firma de los Estados participantes en la -  
Conferencia Internacional de Derecho Aéreo celebrada en-  
La Haya del 1º al 16 de diciembre de 1970 (llamada en -  
adelante la Conferencia de La Haya) a partir del 16 de -

diciembre de 1970, en dicha ciudad. Después del 31 de diciembre de 1970, el Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados en Washington, Londres y Moscú. Todo Estado que no firmare el presente Convenio antes de su entrada en vigor de conformidad con el párrafo 3 de este artículo, podrá adherirse a él en cualquier momento.

2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación por los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación y los instrumentos de adhesión se depositarán en los archivos de los Gobiernos de los Estados Unidos de América, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, a los que por el presente se designa como Gobiernos depositarios.

3. El presente Convenio entrará en vigor treinta días después de la fecha en que diez Estados signatarios de este Convenio, participantes en la Conferencia de La Haya hayan depositado sus instrumentos de ratificación.

4. Para los demás Estados, el presente Convenio entrará en vigor en la fecha que resulte de la aplicación del párrafo 3 de este Artículo, o treinta días después de la fecha de depósito de sus instrumentos de ratificación o adhesión, si esta última fecha fuese posterior a la primera.

5. Los Gobiernos depositarios informarán sin tardanza a todos los Estados signatarios y a todos los Estados que se hayan adherido a este Convenio de la fe--

cha de cada firma, de la fecha de depósito de cada instrumento de ratificación o adhesión, de la fecha de su entrada en vigor y de cualquier otra notificación.

6. Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, los Gobiernos depositarios lo registrarán de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas y de conformidad con el Artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

Artículo 14. 1. Todo Estado contratante podrá denunciar el presente Convenio mediante notificación por escrito dirigida a los Gobiernos depositarios.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que los Gobiernos depositarios recibían la notificación.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los Plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus Gobiernos para hacerlo, firman el presente Convenio.

HECHO en La Haya el día dieciseis de diciembre de mil novecientos setenta en tres originales, cada uno de ellos integrado por cuatro textos auténticos en los idiomas español, francés, inglés y ruso.

## BIBLIOGRAFIA

### ORDENAMIENTOS JURIDICOS CONSULTADOS:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Código Penal para el Distrito y Territorios Federales en Materia de Fuero Común y para toda la República en Materia de Fuero Federal.

Ley de Vías Generales de Comunicación.

Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963.

Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970.

OBRAS JURIDICAS CONSULTADAS

CARRANCA Y TRUJILLO, Raúl y Raúl Carrancá y Rivas, Código penal anotado, 3a. edición, Ed. Porrúa, México, 1971.

CASTELLANOS TENA, Fernando, Lineamientos elementales de Derecho penal (Parte general), 3a. ed., Ed. Jurídica mexicana, México, 1965.

COOPER, John C., El Derecho de volar, Ed. Depalma, Buenos Aires, 1950.

CUELLO CALON, Eugenio, Derecho Penal, Parte especial, t. II, Ed. Bosch, Barcelona, 1955.

CUELLO CALON, Eugenio, La navegación aérea desde el punto de vista del Derecho penal. Ed. Estudio, Barcelona, - 1915.

DIAZ, Miguel P., Derecho penal internacional, Ed. Victoriano Suárez, Madrid, 1911.

DONNEDIEU DE VABRES, H. , Introduction a l'étude du - - Droit Pénal International, Recueil Sirey, Paris, 1922.

FIORE, Pasquale, Traité de Droit Pénal International ed-  
de l'Extradition, A. Durand et Pedone-Lauriel, Editeurs,  
Paris, 1880.

FONTAN BALESTRA, Carlos, Derecho Penal, Parte especial, -  
Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1962.

GAY DE MONTELLA, Rafael, Principios de Derecho aeronáuti-  
co, Ed. Depalma, Buenos Aires, 1950.

GOMEZ, Eusebio, Tratado de Derecho penal, t. V. Compañía  
argentina de editores, Buenos Aires, 1941.

JIMENEZ DE ASUA, Luis, Tratado de Derecho penal, tomos I  
y II, Ed. Losada, Buenos Aires, 1950.

LEVI, Nino, Diritto Penale internazionale, Giuffrè, Mila-  
no, 1949.

MAPELLI, Enrique, El contrato de transporte aéreo inter-  
nacional, Ed. Tecnos, Madrid, 1968.

MIGLIOLI, Carlo, Lineamenti di giustizia internazionale-  
penale, Società Editrice Tirrena, Livorno, 1956.

PARRA MARQUEZ, Héctor, La extradición, Ed. Guaranía, Mé-  
xico, 1960.

PAVON VASCONCELOS, Francisco H., Manual de Derecho penal  
mexicano, Parte general, segunda ed., Ed. Porrúa, México,  
1967.

PERUCCHI, Héctor A., Daños en el transporte aéreo inter-

nacional, Depalma, Buenos Aires, 1957.

PORTE PETIT, Celestino, Apuntamientos de la parte general del Derecho penal, Ed. Jurídica mexicana, México, - 1969.

QUINTANO RIPOLLES, Antonio, Comentarios al Código penal, vol. II, Ed. Revista de Derecho Privado, Madrid, 1946.

QUINTANO RIPOLLES, Antonio, Tratado de Derecho penal internacional e internacional penal, Instituto Francisco - de Victoria, Madrid, 1955.

SOLER, Sebastián, Derecho penal argentino, t. IV, Buenos Aires, 1956.

VIEIRA, Manuel A., Derecho penal internacional y Derecho internacional penal, Fundación de Cultura Universitaria, Montevideo, 1969.

OTRAS PUBLICACIONES:

BUITRAGO SOLORZANO, Rubén M., Delitos cometidos con motivo de la navegación aérea, tesis, Escuela de Derecho, - Universidad Iberoamericana, México, 1965.

GRAUE, Desiderio, Delitos en materia de vías internacionales de comunicación, en "Criminalia", México, D.F., año XXXVI, N° 4, abril de 1970.

HERNANDEZ AVALOS, Eulalio, Conflicto de leyes en el secuestro de aeronaves, tesis, Facultad de Derecho, UNAM, - México, 1970.



JIMENEZ DE ASUA, Luis, Fundamento y Fuentes del Derecho-internacional penal, en "Revista de Derecho y Ciencias - Sociales", Centro de Derecho y Ciencias Sociales, Buenos Aires, 1957.

WHITE, Gillian M.E., La represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, en "El Foro", N° 22, México, 1971.

**SEMINARIO DE DERECHO PENAL**